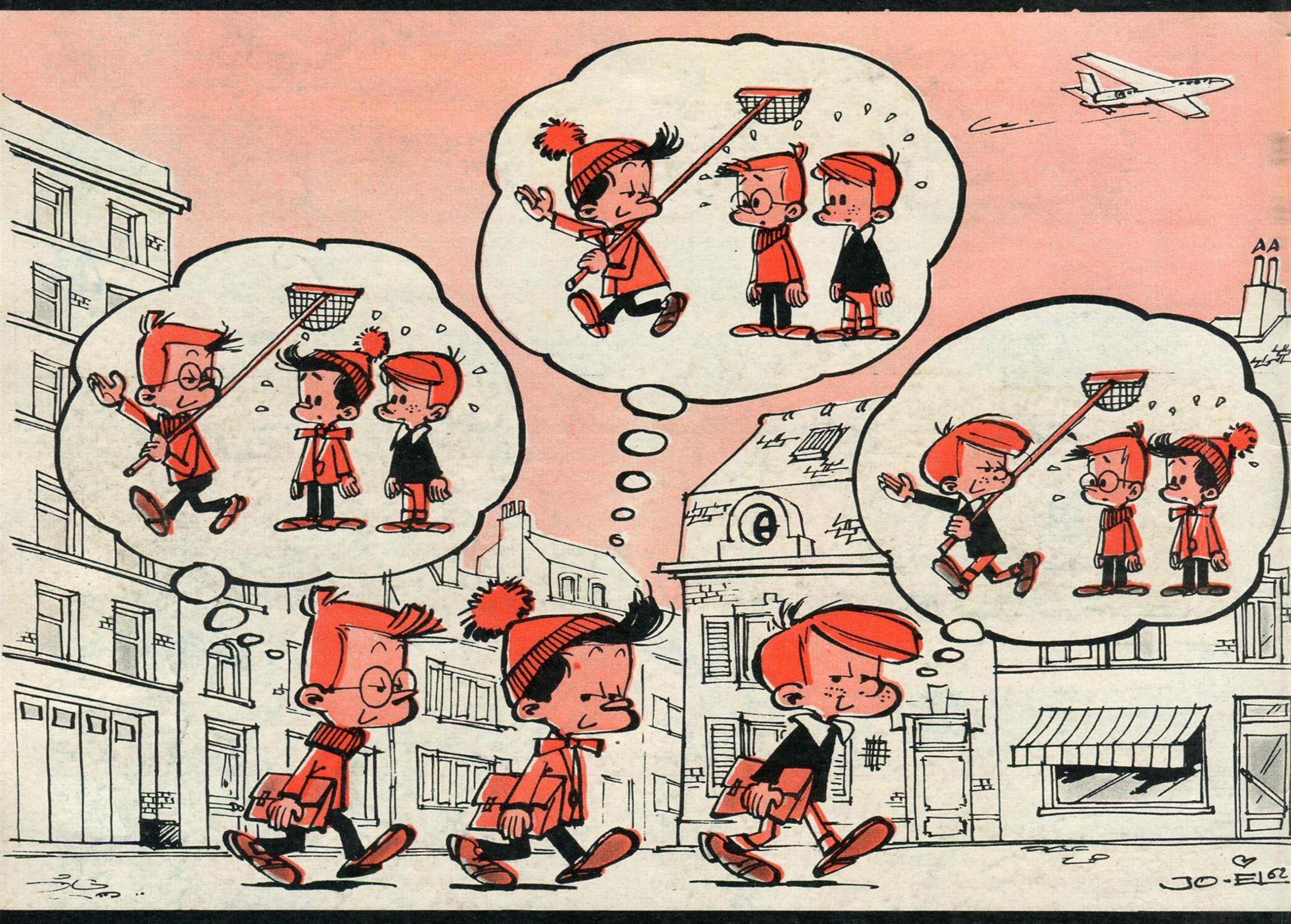

N° 26
17e ANNEE
26-6-62
HEBDOMADAIRE
10 F.
CANADA
20 CENTS
TINTIN
LE SUPER JOURNAL DES JEUNES DE 7 A 77 ANS
L'ÉTAPE de VÉRITÉ !
BOB

**LA PLUS JOLIE PERIODE DE L'ANNÉE



L'ANNEE se termine. Les vacances apparaissent, traînant après elles le soleil, les jeux, les bains, les camps, le plaisir de la détente...

Si je vous posais à tous la question « Quelle est la plus jolie période de l'année ? », vous me répondriez en chœur : « Les vacances ! » (car j'espère que les grognons et les sérieux qui détestent les vacances ne lisent pas Tintin !)

Vous seriez tous très étonnés si je vous disais que je ne suis pas entièrement d'accord ! Pour moi, la plus jolie période de l'année, c'est celle qui précède les vacances. Pourquoi ? Parce que c'est la semaine du rêve : nous retenons notre respiration ! Nous nous préparons à nous envoler ! Nous échafaudons des projets ! Nous voyons en rêve, les mille choses passionnantes que nous allons faire !

Cela ressemble à ces dîners, où nous savons, dès le potage, qu'il y aura de la mousse au chocolat comme dessert ; pendant tout le dîner il nous semble que nous la goûtons déjà !

Je vous souhaite donc une merveilleuse mousse au chocolat, pardon, de merveilleuses vacances !

Tintin

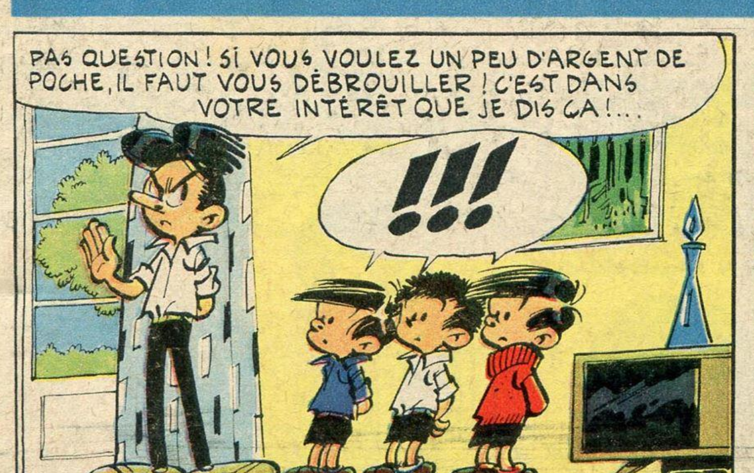
MODESTE et POMPON

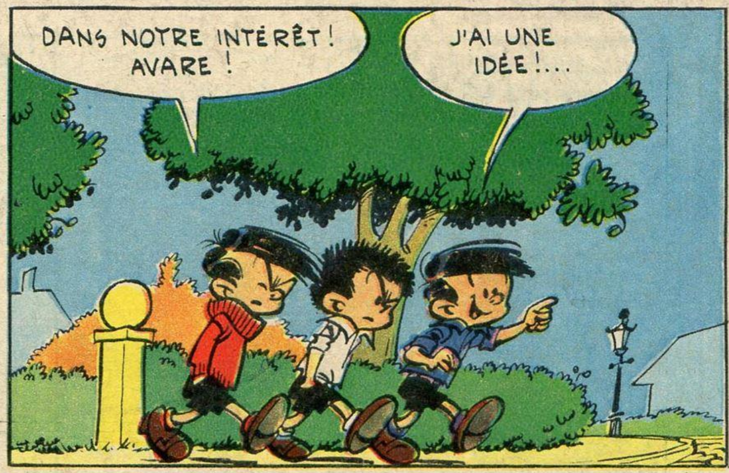


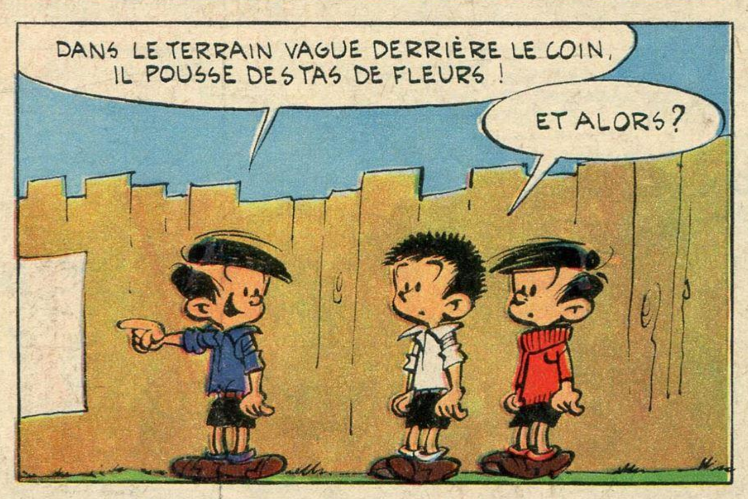
LES DEBROUILLARDS

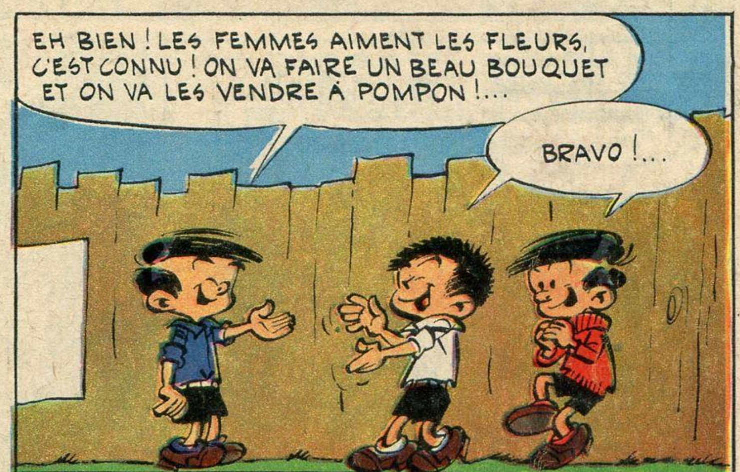
par Dino Attanasio



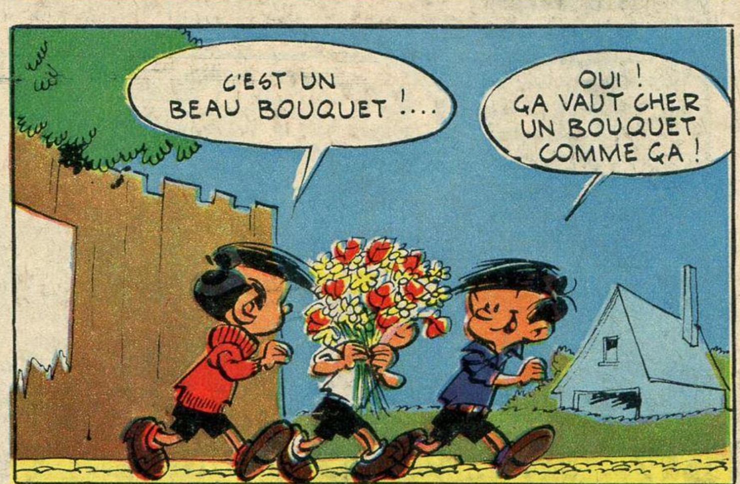


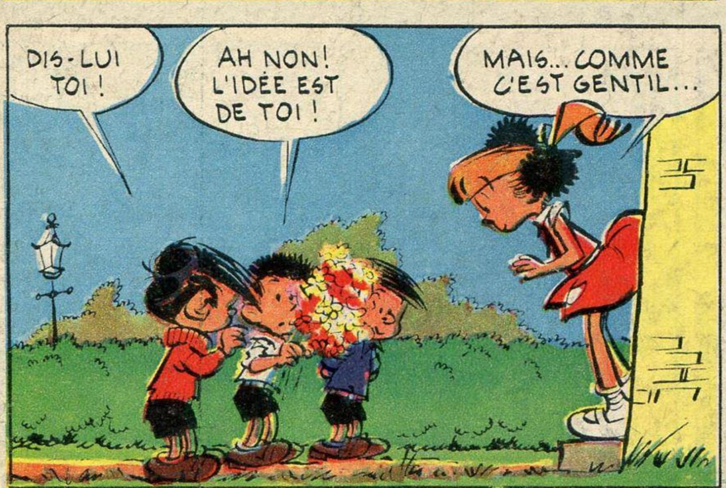














TIMBRE TINTIN 1 POINT



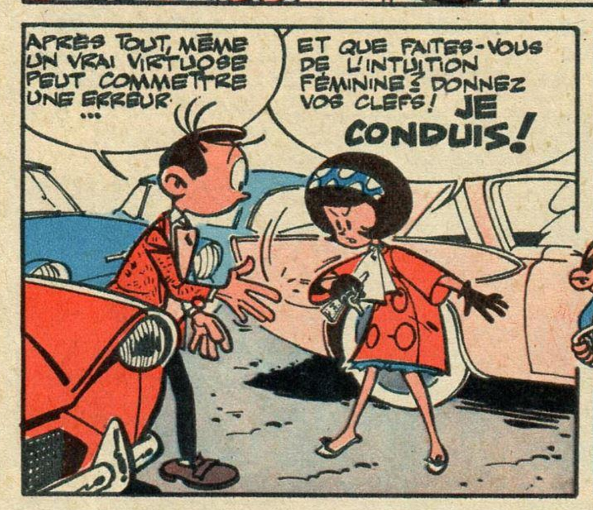
BABIOLE

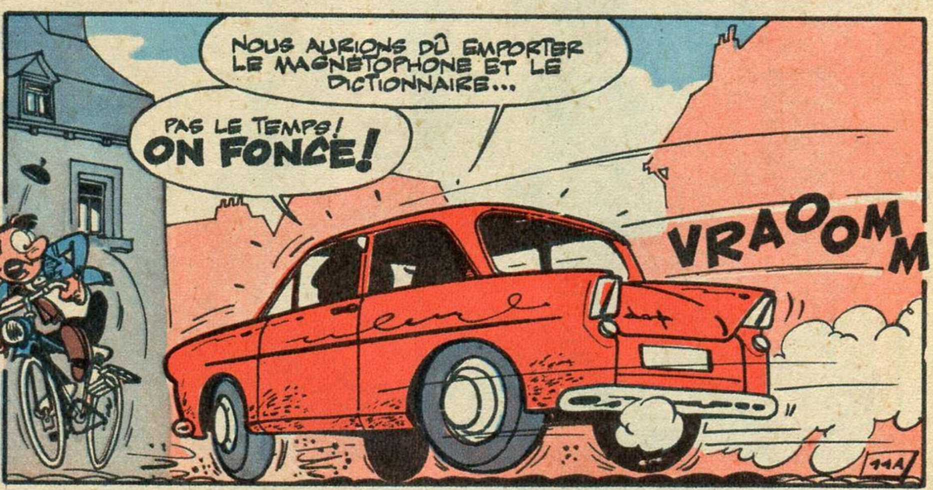
Babiole et Zou ont l'impression que le

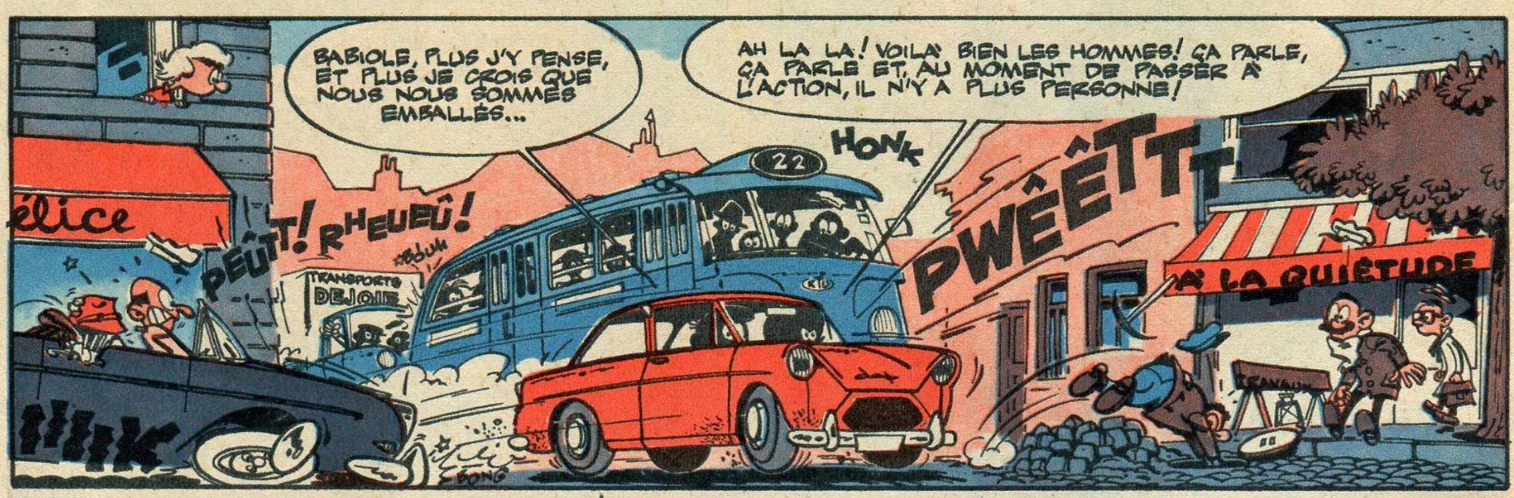




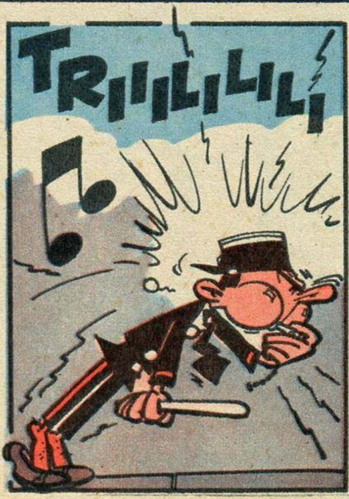








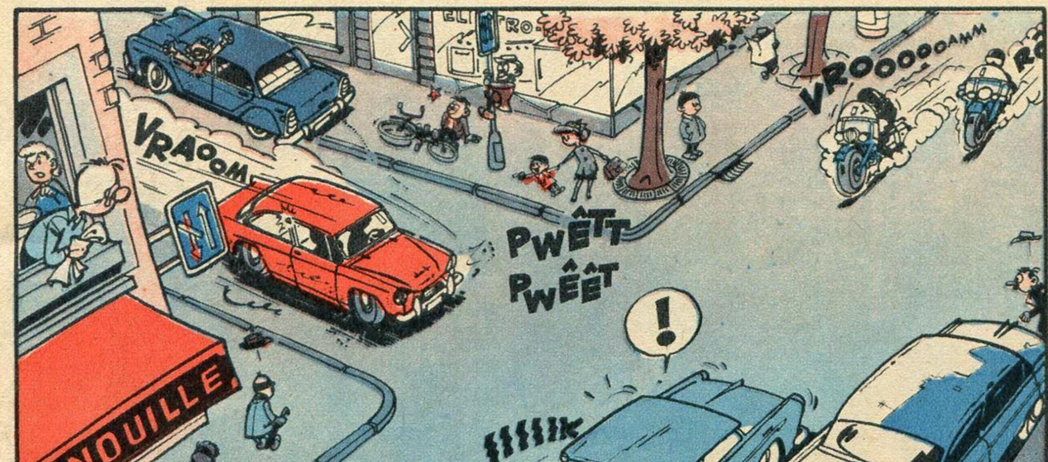




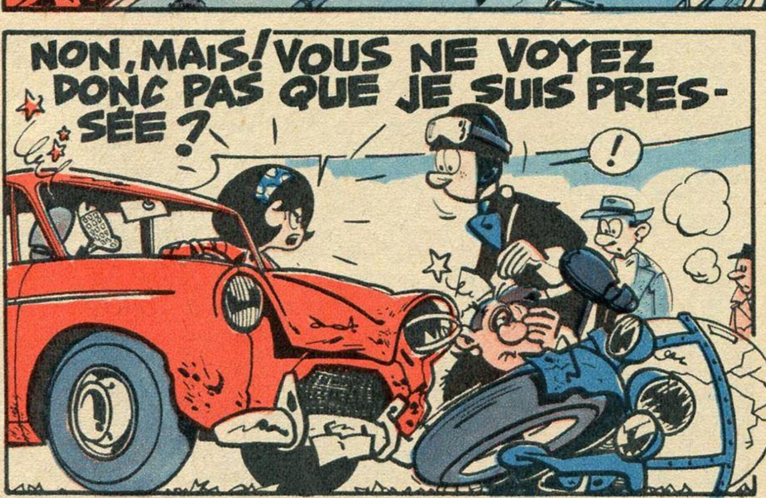




pianiste Zoltan Ksadur est un imposteur !





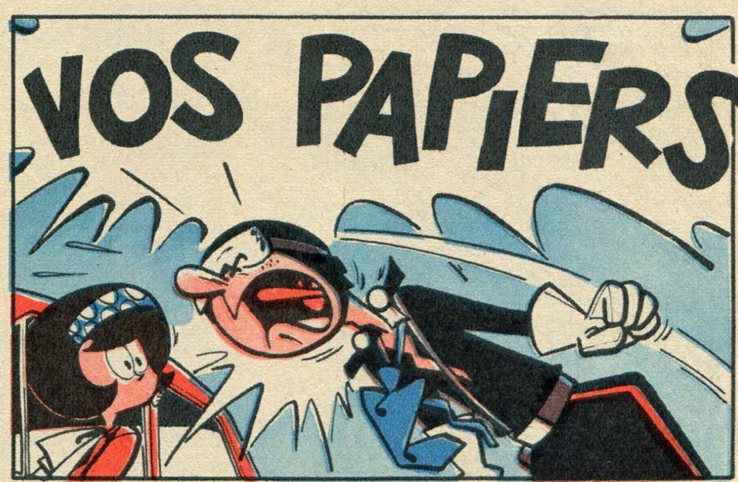


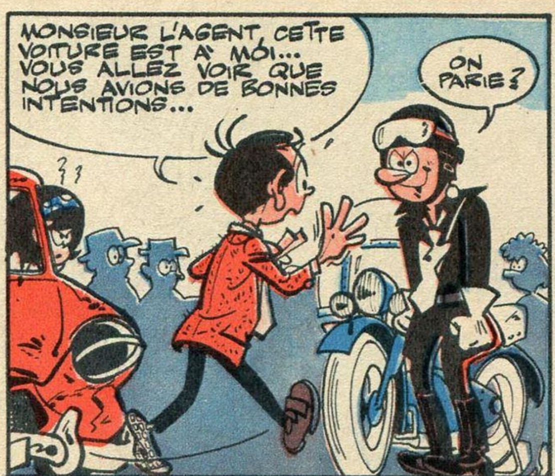
OOOH! EXCUSEZ-NOUS! NOUS IGNORIONS!... ON NOUS AVAIT MAL RENSEIGNÉS... NOUS AVIONS ENTENDU PARLER D'EXCÈS DE VITESSE, DE DÉPASSEMENTS ILLICITES...















RIC HOCHET

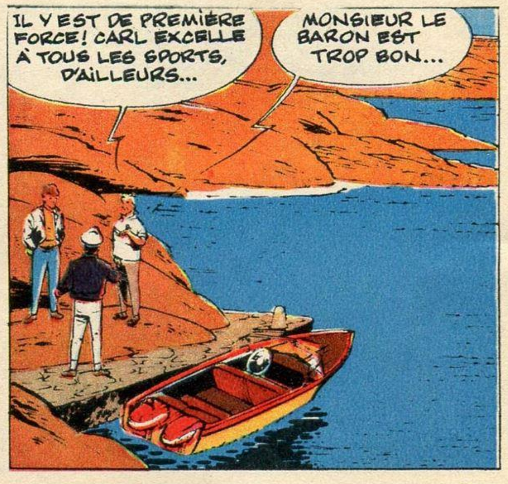


MYSTÈRE À

Ric s'est rendu chez le baron de Guslin qu'il soupçonne







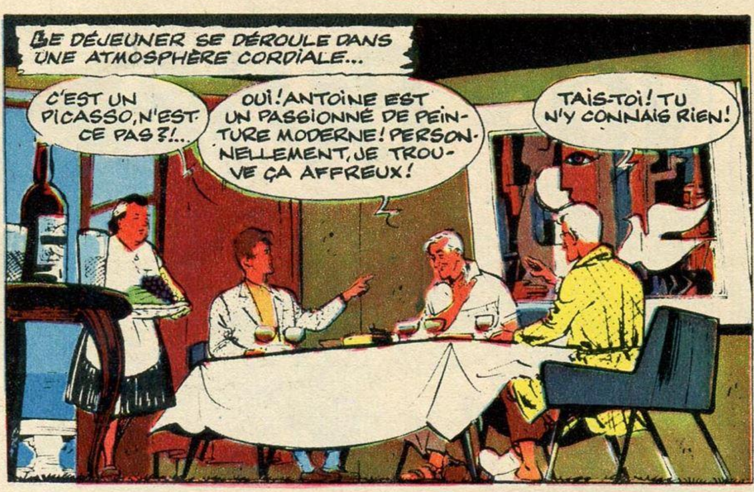
















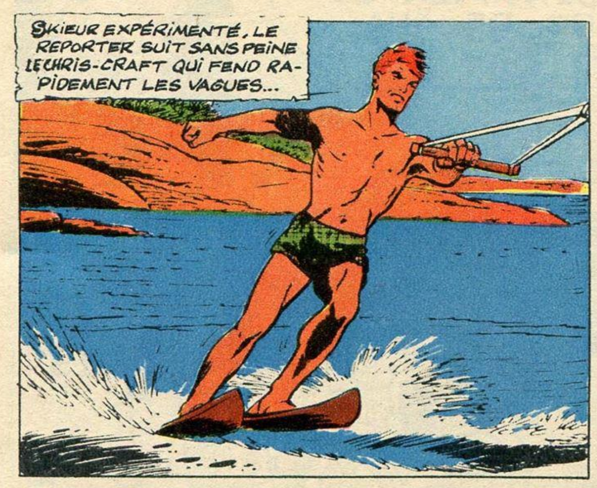


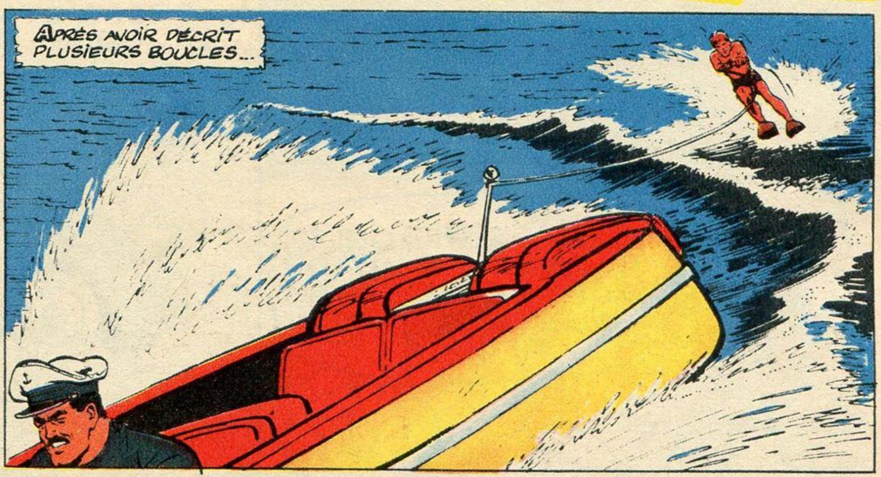


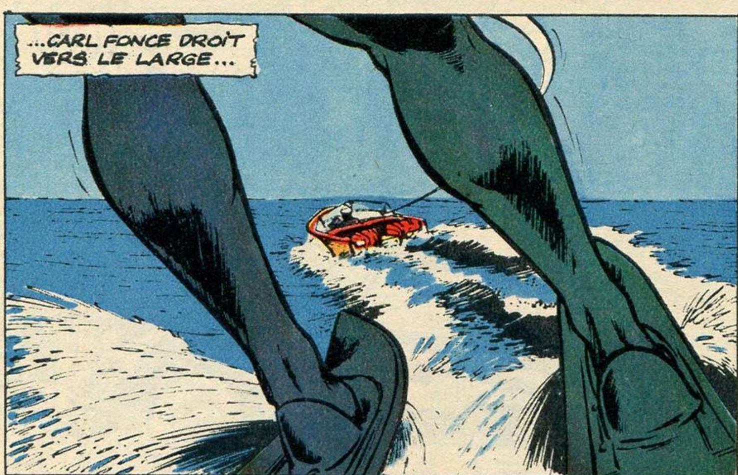
PORQUEROLLES

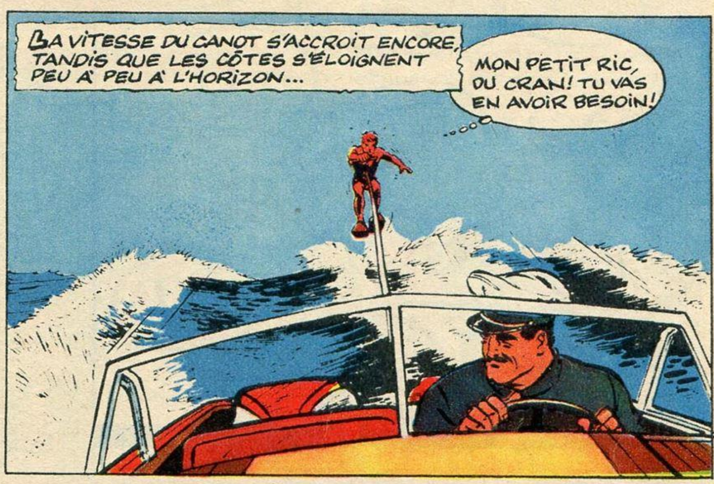
PAR **TIBET**
DECORS DE MITTEÏ
TEXTE DE A.DUCHATEAU

d'être responsable de la disparition de Bob Drumont.





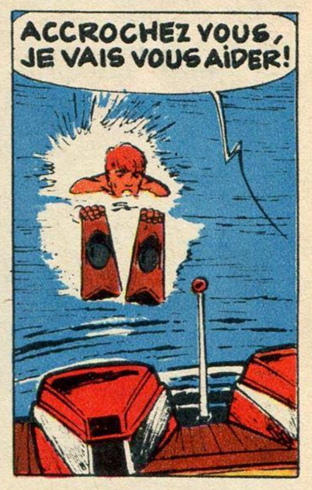


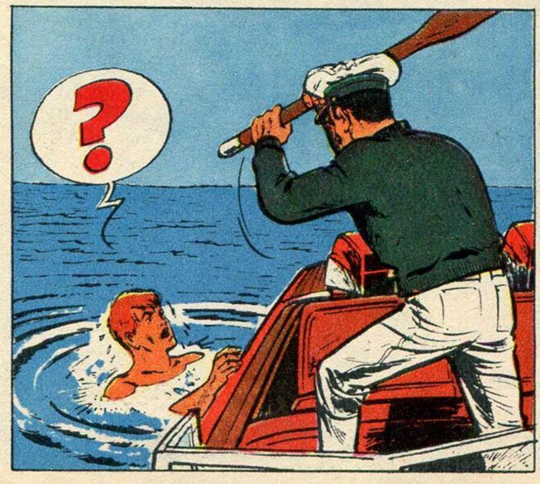












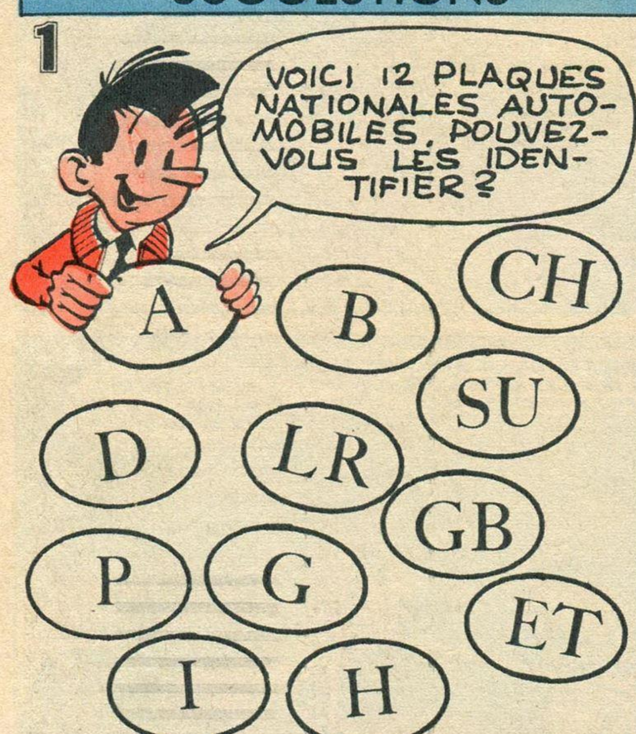




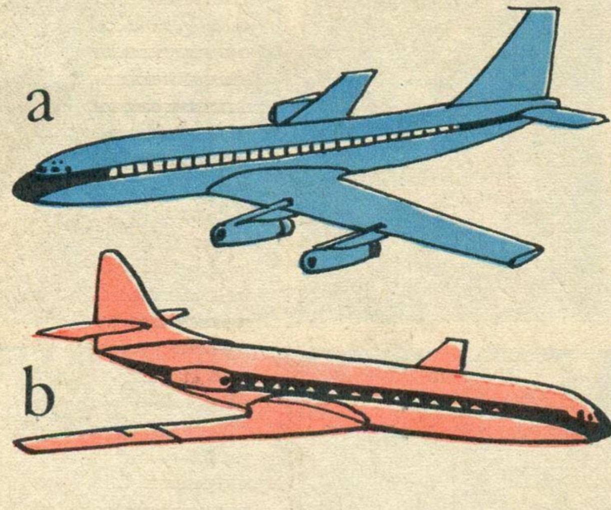
FAITES VOS JEUX

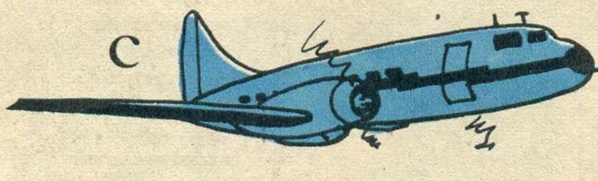
AERO ET AUTO... SUGGESTIONS

1



2 QUELS SONT LES "TYPES" RESPECTIFS DE CES AVIONS ?... (PAR EXEMPLE : LE N° 1 EST-IL UN D.C.8 ? ETC...)





CHACUNE DE CES AUTOS APPARTIENT À L'UN DES PERSONNAGES CI-DESSOUS. UN DÉTAIL DOIT VOUS PERMETTRE D'IDENTIFIER LE PROPRIÉTAIRE DE CHAQUE VOITURE !

3

A

B

C

D

E

1 2 3 4 5

SOLUTIONS PAGE 45



LA MISSION DU MAJOR REDSTONE

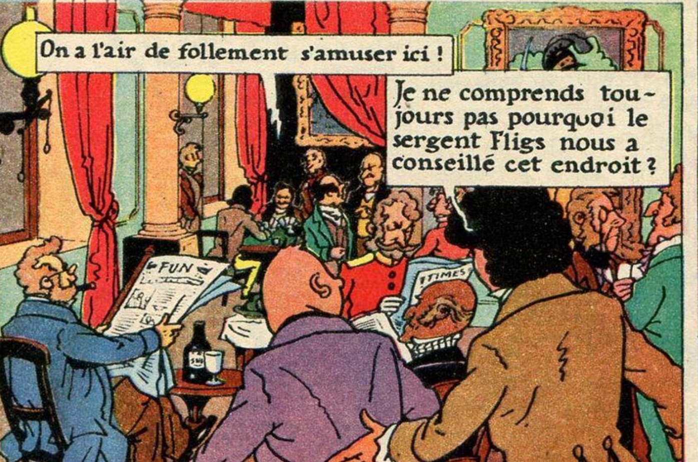


UNE AVENTURE D'HASSAN ET KADDOUR

SCENARIO: DUVAL - DESSIN: J. LAUDY

Sur le conseil du sergent Fligs, nos amis ont réussi à s'introduire au Windsor Club...



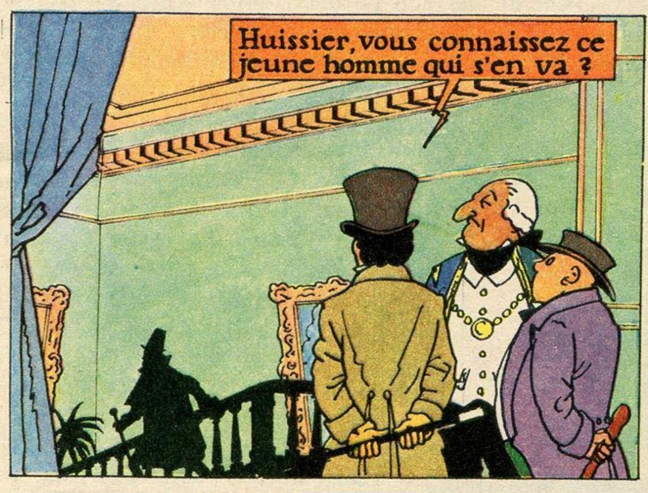




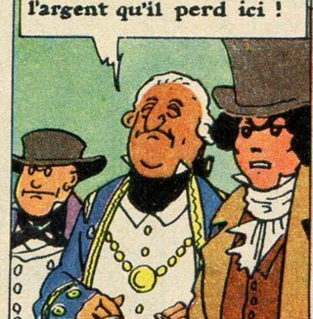


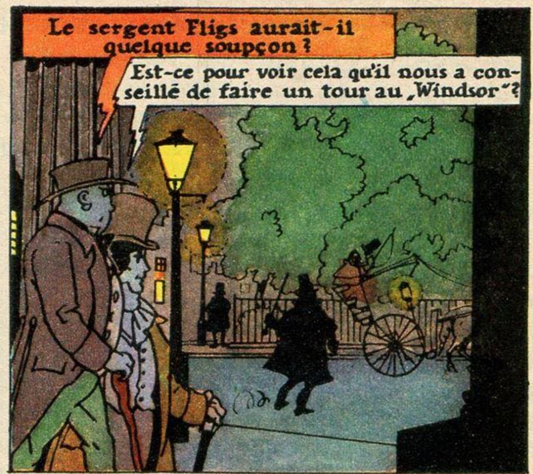


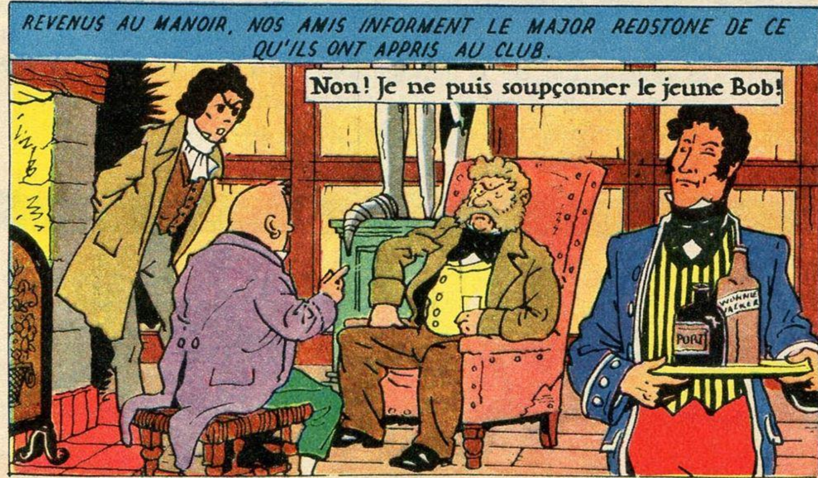


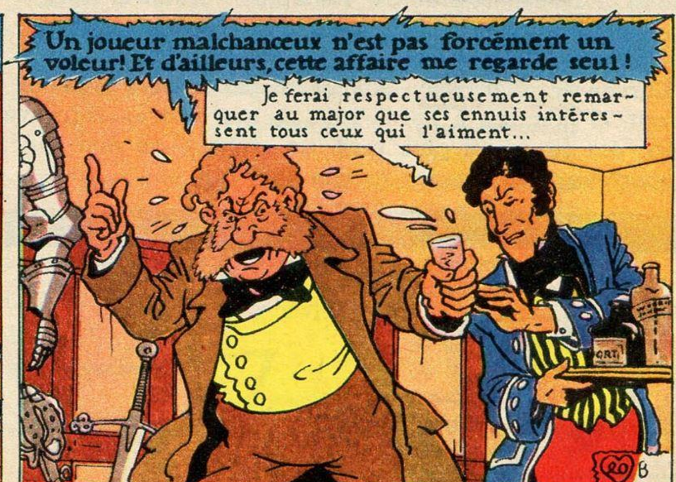












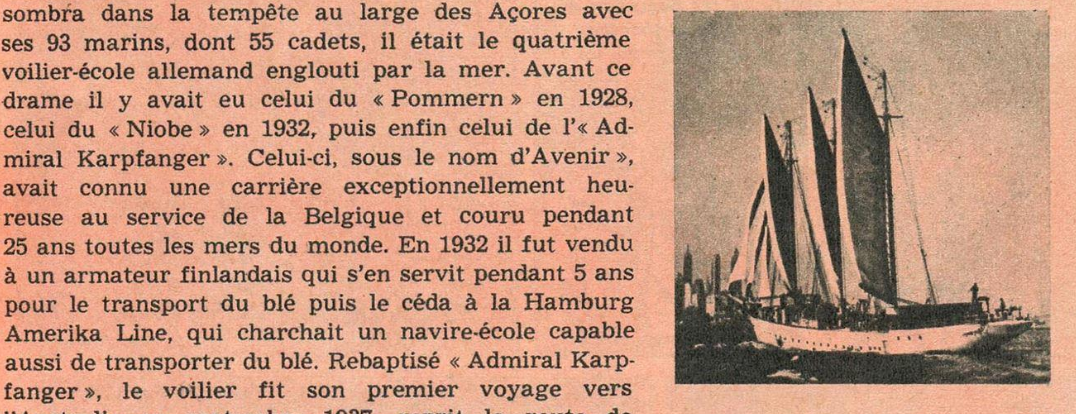
Même au temps des bateaux atomiques l'incomparable prestige de la marine à voiles

VINGT-HUIT mètres de long, 7 mètres de large, 2 mètres 20 de tirant d'eau, 140 tonnes de déplacement, 2 mâts, voiles bermudiennes, 1 moteur auxiliaire de 200 CV, 10 nœuds. Son nom : le « Zénobe Gramme ». C'est le nouveau voilier de la Force Navale belge. C'est une évidence avec laquelle tous les marins sont d'accord : nous sommes au temps de la marine atomique, mais les voiliers sont irremplaçables.

Au point que le « Mercator », l'ancien navire école de la marine marchande belge — actuellement les futurs officiers reçoivent leur formation à bord d'un cargo — sera peut-être remplacé un jour ou l'autre par un nouveau voilier.

Perdus corps et biens

Et pourtant l'histoire des voiliers-écoles est jalonnée de tragiques souvenirs. En 1957, quand le « Pamir » sombra dans la tempête au large des Açores avec ses 93 marins, dont 55 cadets, il était le quatrième voilier-école allemand englouti par la mer. Avant ce drame il y avait eu celui du « Pommern » en 1928, celui du « Niobe » en 1932, puis enfin celui de l'« Admiral Karpfanger ». Celui-ci, sous le nom d'Avenir », avait connu une carrière exceptionnellement heureuse au service de la Belgique et couru pendant 25 ans toutes les mers du monde. En 1932 il fut vendu à un armateur finlandais qui s'en servit pendant 5 ans pour le transport du blé puis le céda à la Hamburg Amerika Line, qui charchait un navire-école capable aussi de transporter du blé. Rebaptisé « Admiral Karpfanger », le voilier fit son premier voyage vers l'Australie en septembre 1937, reprit la route de l'Europe le 8 février 1938 et disparut pour jamais. Il y avait 75 hommes à bord. Tout ce que l'on en retrouva fut, bien des semaines plus tard, un tronçon de mât qui avait appartenu à un de ses canots.



Il y eut bien d'autres drames encore, telle la disparition du cinq-mâts école « Copenhague » en 1929 entre Buenos-Aires et Melbourne.

Prestige de la voile

Et pourtant, pour la formation des futurs officiers de marine, le prestige des voiliers reste intact. Les cadets allemands disposent d'un voilier du type du « Pamir ». Les Français en ont deux. Les cadets travaillent à bord de voiliers en Suère, en Norvège, aux Etats-Unis, en URSS, au Portugal, au Danemark, en Italie.

Le voilier comme navire-école a certes aussi des adversaires. Ceux-ci disent : on perd du temps à y apprendre des manœuvres qui ne serviront jamais à rien.

Voici pourtant l'avis d'un grand armateur belge : « Les officiers formés à bord des voiliers sont nettement supérieurs, tant pous leurs qualités professionnelles que pour leur valeur morale ». L'Union des Armateurs s'est d'ailleurs prononcée naguère à l'unanimité moins une voix pour le remplacement du « Mercator » par un voilier de 1.500 à 2.000 tonnes doté d'un moteur auxiliaire puissant et n'emportant pas de chargement.

Bien sûr, l'officier de marine d'aujourd'hui doit être un parfait technicien très au fait de tout ce que la science moderne met à la disposition de la navigation. Mais il doit aussi posséder un esprit de décision, d'initiative et d'équipe que l'on n'acquiert réellement, disent les gens qui s'y connaissent, qu'à bord d'un voilier.

LE « MERCATOR » : RETOUR AU PORT APRES 18 TOURS DU MONDE



LE DRAME DU « COMTE DE SMET DE NAYER »

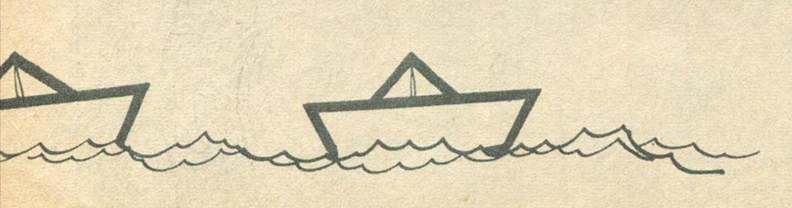
Le « Comte de Smet de Nayer » n'avait pas de chance. En 1904, lors des premiers essais qui suivirent sa construction aux chantiers de Greenock, en Grande-Bretagne, une fausse manœuvre le fit chavirer. On le remit d'applomb et il devint le navire-école à bord duquel étaient formés les futurs officiers de la marine marchande belge. Pas pour longtemps, hélas !

En avril 1906, il quitta Ostende pour Port-Natal. Ce fut son dernier voyage. Dans le golfe de Gascogne, par mer assez forte, il se mit à embarquer de l'eau, mais on ne s'inquiéta pas. Le 18 avril on s'aperçut enfin qu'il y avait danger. Le capitaine mit tout le monde aux pompes. Ce fut insuffisant. On ordonna de mettre en marche la pompe à vapeur, mais la mer mit la chaudière hors d'usage avant que la pompe ait pu entrer en fonctionnement.

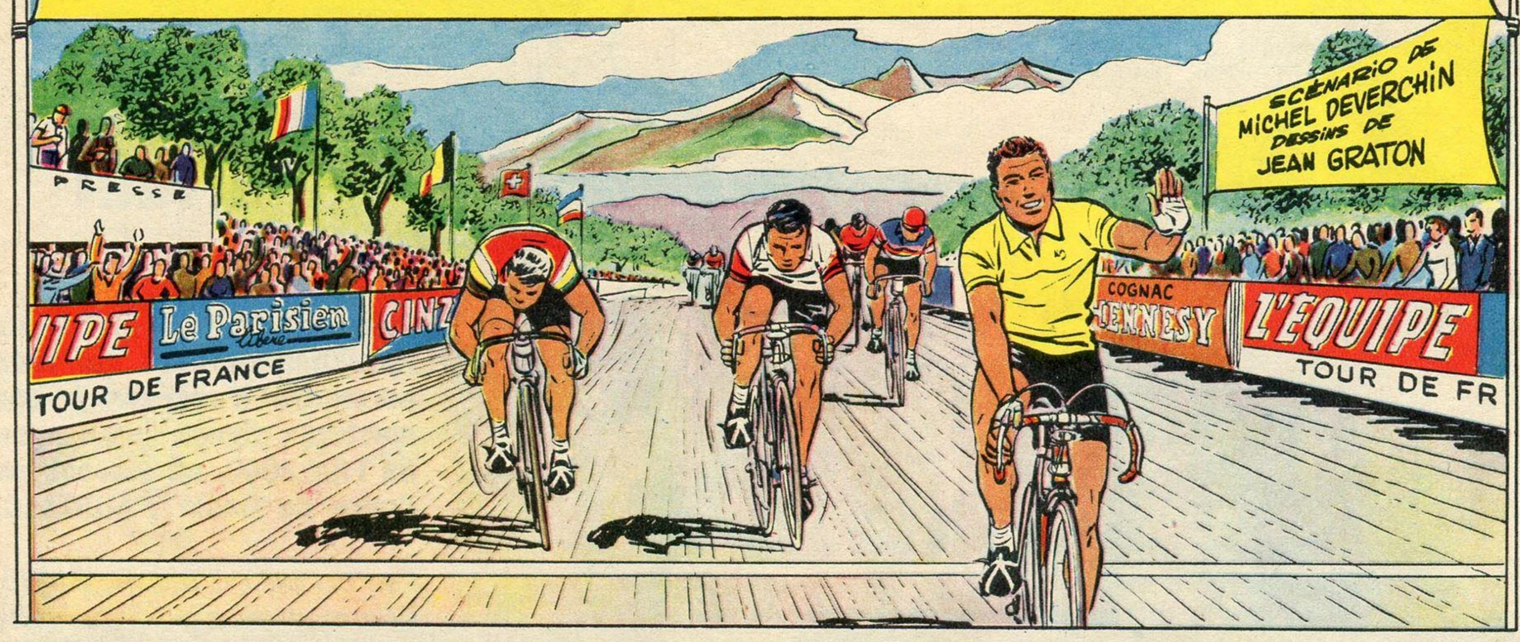
A l'aube du 19 la mer couvrait le pont. Toutes voiles dehors, le navire poursuivit sa route, mais il était condamné. Un grand navire passa au large; il ne vit pas les signaux qu'on lui faisait. Le capitaine fit mettre les embarcations de sauvetage à la mer; des accidents de manœuvre détruisirent trois des chaloupes et la baleinière. Restait une chaloupe pouvant contenir 26 hommes. Et ils étaient 59 à bord.

La chaloupe s'éloigna avec son chargement de rescapés. A la passerelle le capitaine fumait calmement. Sur le pont l'aumônier donnait l'absolution aux marins agenouillés. Peu à peu le navire glissa dans l'eau. Ses belles voiles blanches furent les dernières à disparaître.

Malgré les enquêtes, la cause du naufrage du « Comte de Smet de Nayer » ne fut jamais expliquée exactement. En ce temps-là les navires-écoles transportaient du fret, et le voilier belge avait ses cales pleines de ciment. Peut-être y eut-il une voie d'eau, et le ciment alourdi par l'eau qu'il absorbait entraîna-t-il au fond le beau navire transformé en cerceuil.

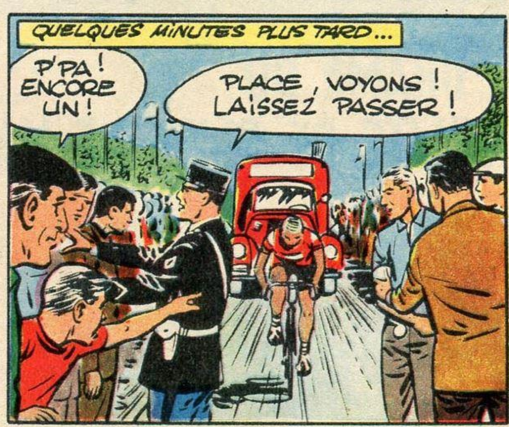


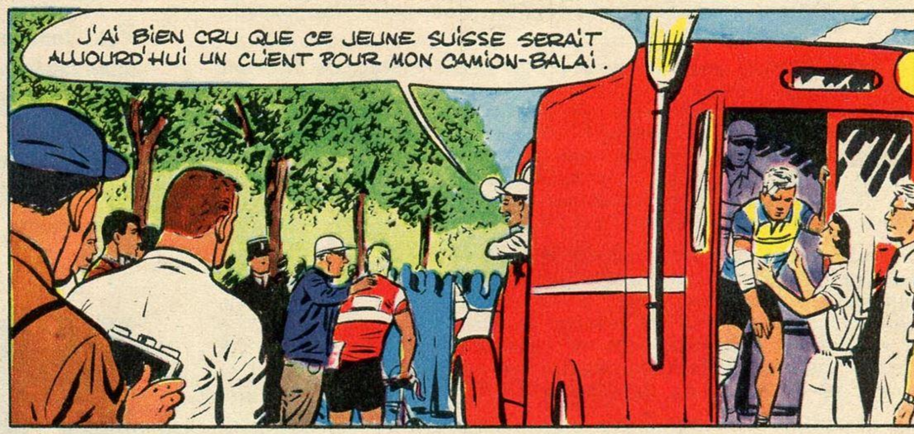
L'ÉTAPE DE VÉRITÉ









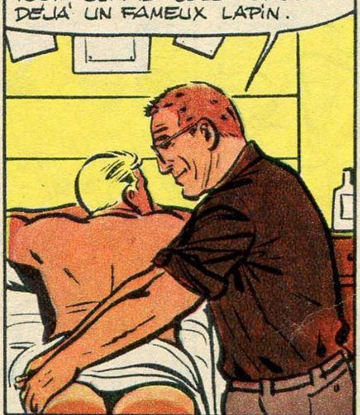


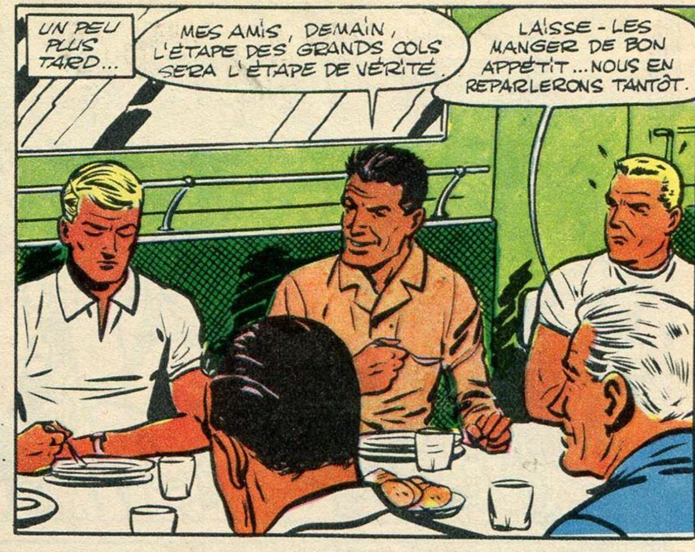


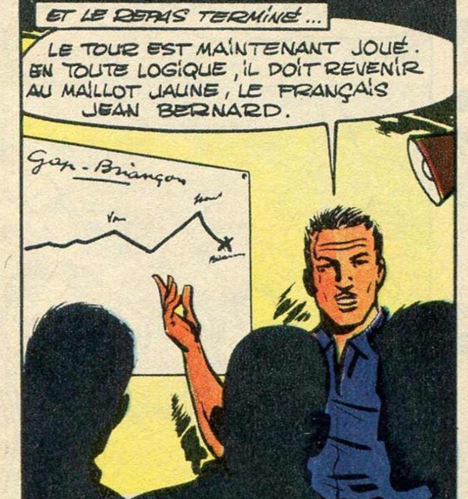




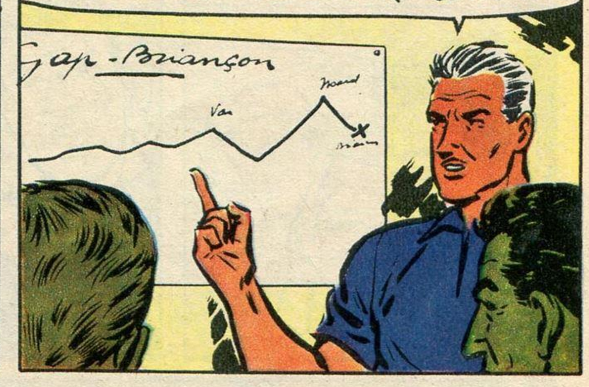

CHAMPION AMATEUR L'AN PASSÉ, TA SÉLECTION ÉTAIT AMPLEMENT MÉRITÉE...
POUR JOUER À LA LANTERNE ROUGE DERRIÈRE LES 80 TYPES QUI DEMEURENT EN COURSE...


IL Y A FATALEMENT UN PREMIER ET UN DERNIER. ...CROIS-MOI, MON GARS, QUICONQUE TERMINE UN TOUR COMME CELUI-CI EST DÉJÀ UN FAMEUX LAPIN.

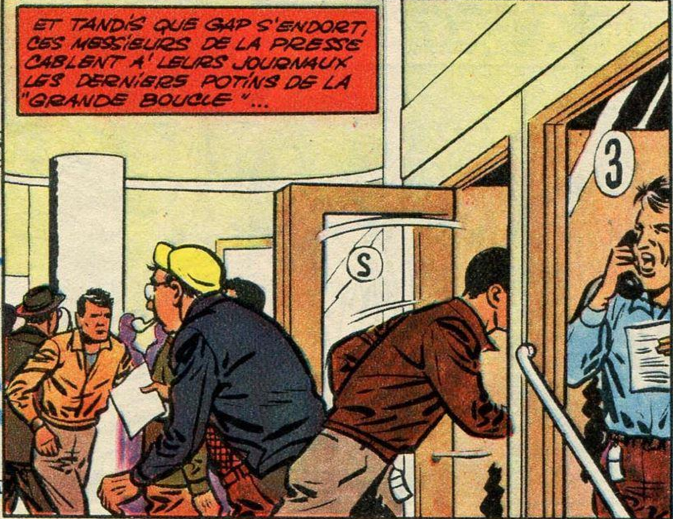

UN PEU PLUS TARD...
MES AMIS, DEMAIN, L'ÉTAPE DES GRANDS COLS SERA L'ÉTAPE DE VÉRITÉ.
LAISSE-LES MANGER DE BON APPÉTIT... NOUS EN REPARLERONS TANTÔT.


ET LE REPAS TERMINÉ...
LE TOUR EST MAINTENANT JOUÉ. EN TOUTE LOGIQUE, IL DOIT REVENIR AU MAILLOT JAUNE, LE FRANÇAIS JEAN BERNARD.
Gap-Briançon


NOTRE SEUL OBJECTIF EST DÉSORMAIS D'ARRACHER À L'ÉQUIPE CARPATI LE GRAND PRIX DE LA MONTAGNE. ÇA, C'EST ENCORE POSSIBLE.
Gap-B

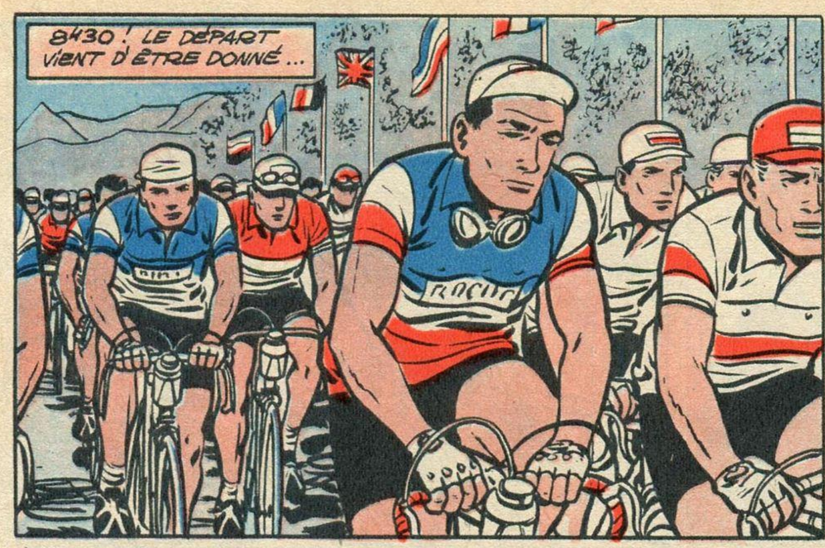

REGARDEZ LE PROFIL DE LA PROCHAINE ÉTAPE GAP-BRIANÇON. 174 KM... LE COL DE VARS, 2111 M, PUIS TOUT DE SUITE, L'IZOARD, 2360 M! CE NE SERA PAS UNE RIGOLADE! ALDO, NOTRE HOMME LE MIEUX PLACÉ AU CLASSEMENT EST ÉVIDEMMENT CELUI QUE VOUS DEVREZ TOUS SERVIR À FOND. VOICI LE PLAN QUE JE PROPOSE...
Gap-Briançon
Vars

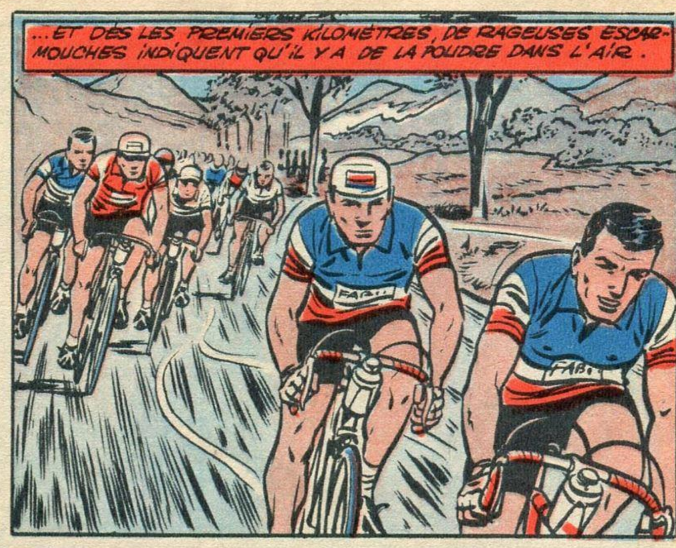

LAISSONS L'ÉQUIPE LEROY-BATY ÉLABORER SON PLAN DE BATAILLE DONT NOUS JUGERONS DEMAIN L'EFFICACITÉ.
HOTEL DU

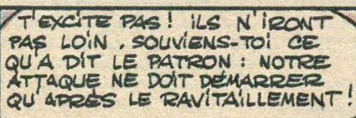

ET TANDIS QUE GAP S'ENDORT, CES MESSIEURS DE LA PRESSE CÂBLENT À LEURS JOURNAUX LES DERNIERS POTINS DE LA "GRANDE BOUCLE"...
3
S

SAIS-TU, ALDO, QUE J'AI RÉELLEMENT LE TRAC POUR DEMAIN ?
ÉVIDEMMENT, ÇA NE SERA PAS UNE PARTIE DE PLAISIR... MAIS N'Y PENSE PLUS. TAIS-TOI ET DORS! DEMAIN, TU TE SENTIRAS DE NOUVEAU D'ATTAQUE. BONNE NUIT, HUGO.

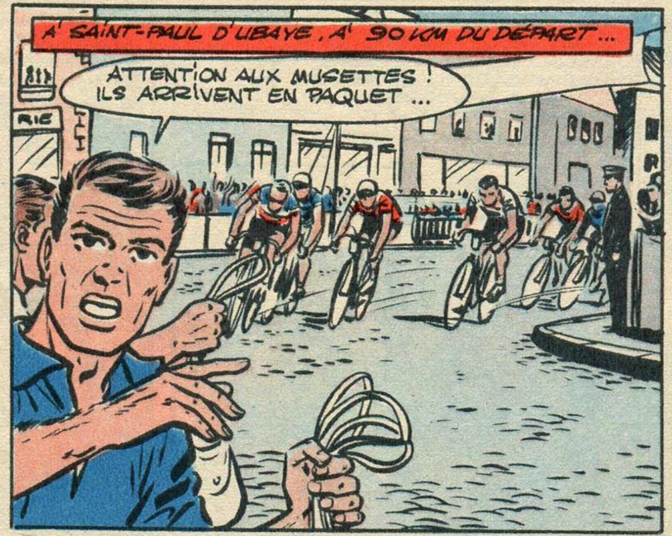

ET LE JOUR REDOUTABLE ENTRE TOUS ARRIVE...
PRESSONS, LES AMIS. L'HORAIRE DOIT ABSOLUMENT ÊTRE RESPECTÉ AUJOURD'HUI
LE PREMIER ET LE DERNIER DU CLASSEMENT. AMUSANT, NON ?
TU PARLES! JE NE RATE PAS CETTE PHOTO !
CONTRÔLE DE DÉPART

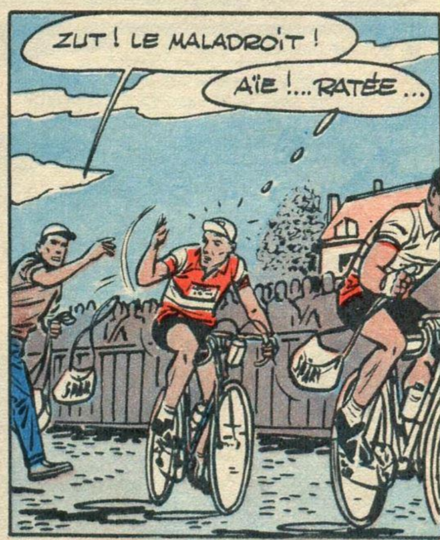

8h30 ! LE DÉPART VIENT D'ÊTRE DONNÉ ...


... ET DÈS LES PREMIERS KILOMÈTRES, DE RAGEUSES ESCARMOUCHES INDIQUENT QU'IL Y A DE LA POUDRE DANS L'AIR.


T'EXCITE PAS ! ILS N'IRONT PAS LOIN. SOUVIENS-TOI CE QU'A DIT LE PATRON : NOTRE ATTAQUE NE DOIT DÉMARRER QU'APRÈS LE RAVITAILLEMENT !

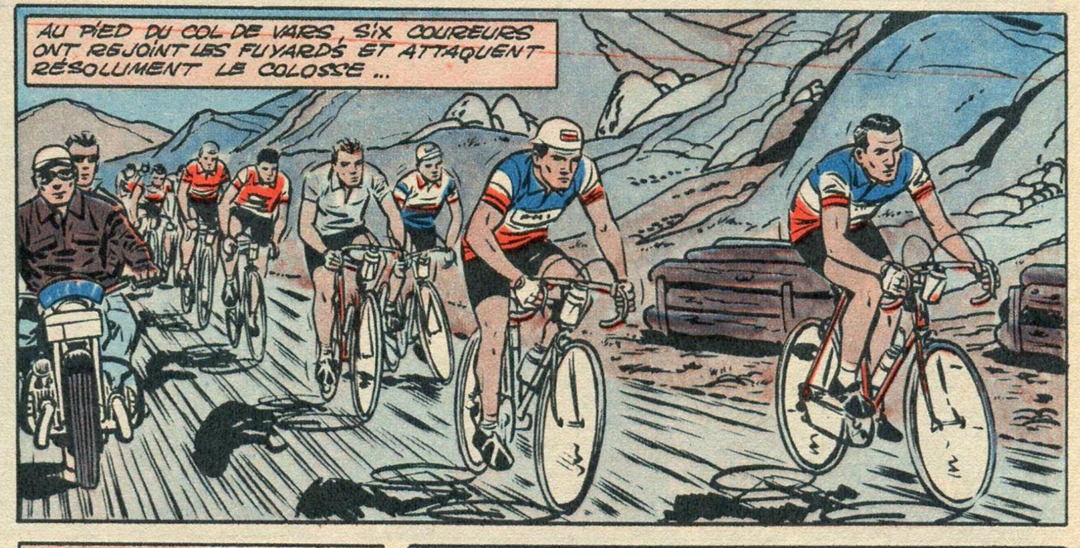


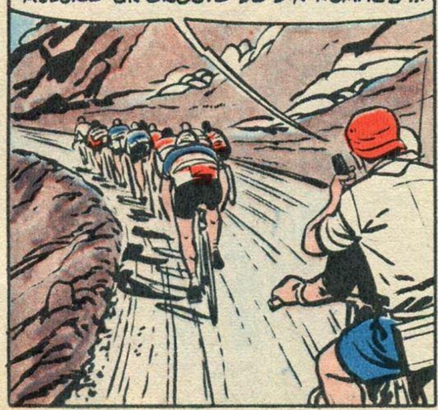

À SAINT-PAUL D'UBAYE, À 90 KM DU DÉPART ...
ATTENTION AUX MUSETTES ! ILS ARRIVENT EN PAQUET ...

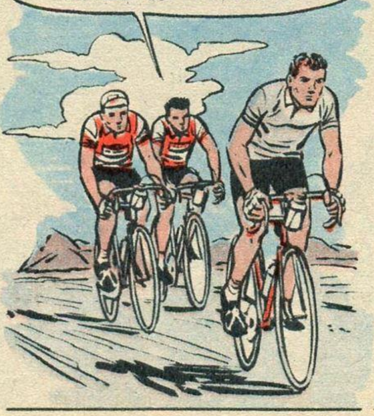

ZUT ! LE MALADROIT !
AÏE !... RATÉE ...

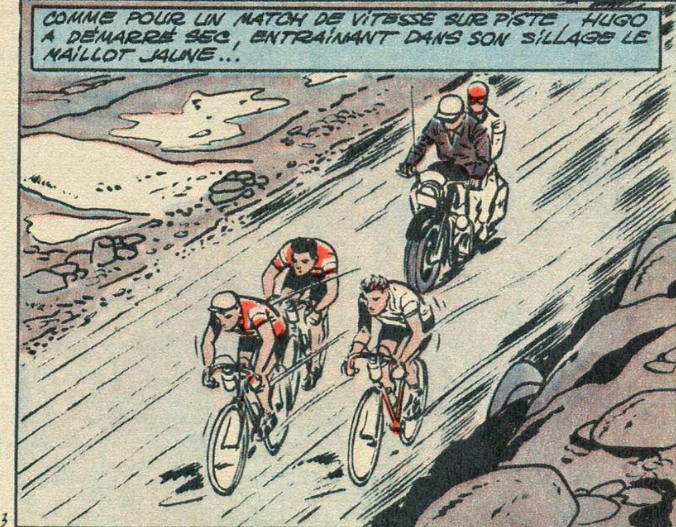

T'EN FAIS PAS ... AVALE ÇA, ET ENSUITE, ON Y VA !


MERCI, VIEUX FRÈRE. ÇA IRA BIEN ... JE ME SENS DES AILES.

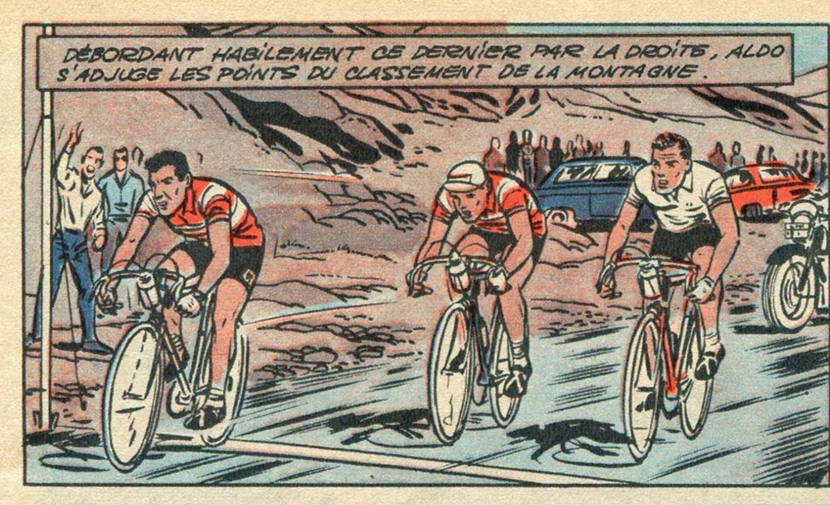

AU PIED DU COL DE VARS, SIX COUREURS ONT REJOINT LES FUYARDS ET ATTAQUENT RÉSOLUMENT LE COLOSSE ...


"... JE CROIS QUE CETTE FOIS, C'EST LA BONNE ÉCHAPPÉE. À MI-HAUTEUR DU COL, LE MAILLOT JAUNE ET LE FAMEUX GRIMPEUR ALDO BERNI EMMÈNENT, À BONNE ALLURE UN GROUPE DE DIX HOMMES" ...


LE TRAIN SÉVÈRE N'A LAISSÉ À L'APPROCHE DU SOMMET QUE TROIS HOMMES EN TÊTE ...
ÇA VA TOUJOURS ? ALORS, LANCE LE SPRINT !

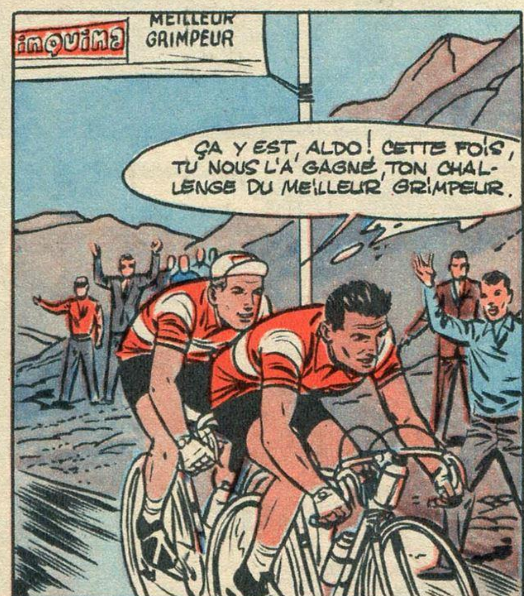

COMME POUR UN MATCH DE VITESSE SUR PISTE, HUGO A DÉMARRÉ SEC, ENTRAÎNANT DANS SON SILLAGE LE MAILLOT JAUNE ...

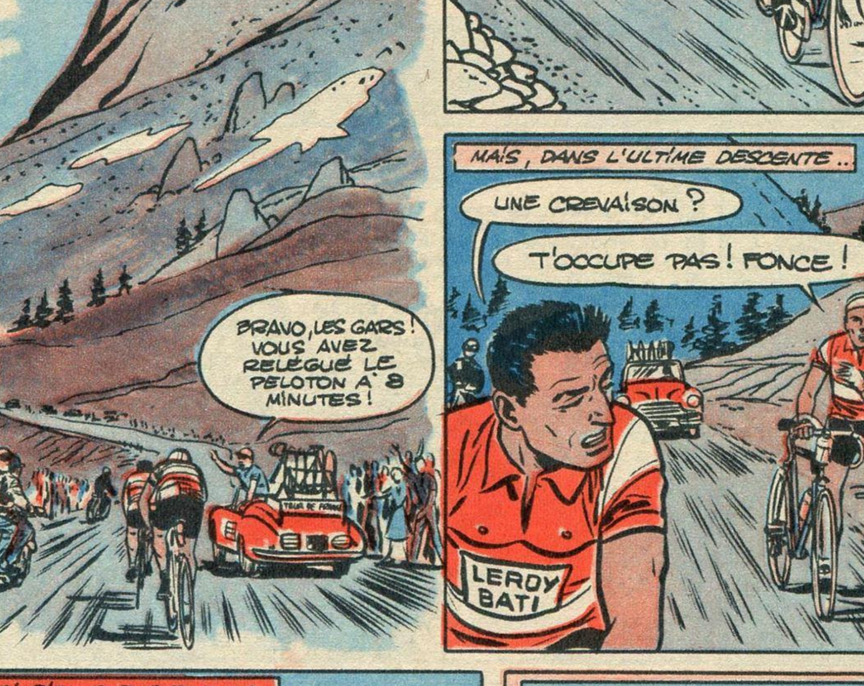
APRÈS UNE DESCENTE À TOMBEAU OUVERT, LES TROIS HOMMES DÉTACHÉS S'ATTAQUENT MAINTENANT AU SECOND GÉANT, AU PLUS HAUT SOMMET DE CE TOUR : L'IZOARD.



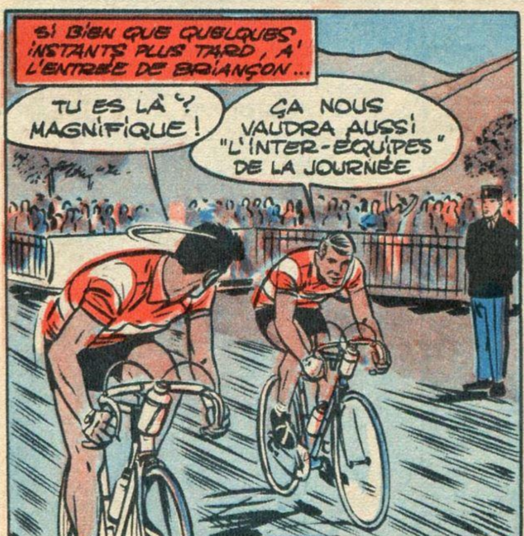


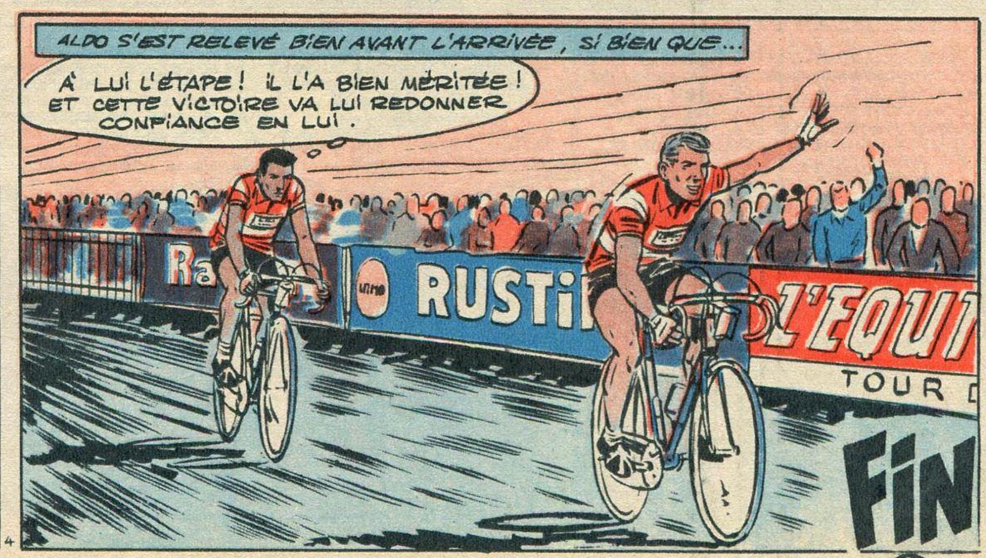






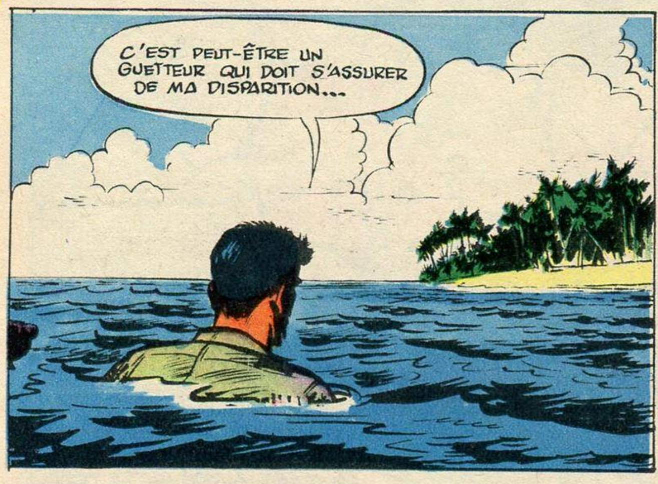




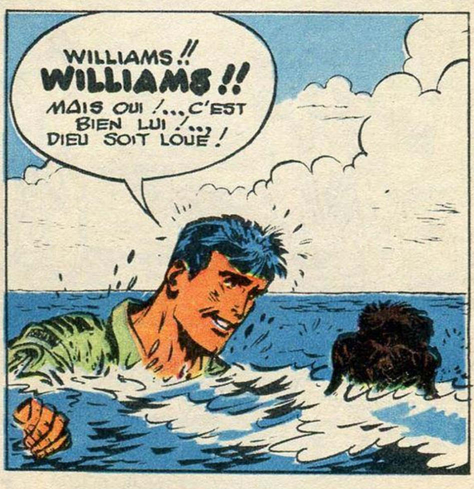


Après avoir échappé au requin, Dan nage vers l'atoll où il croit être en sécurité; mois de loin il aperçoit un homme !

Le Secret de

















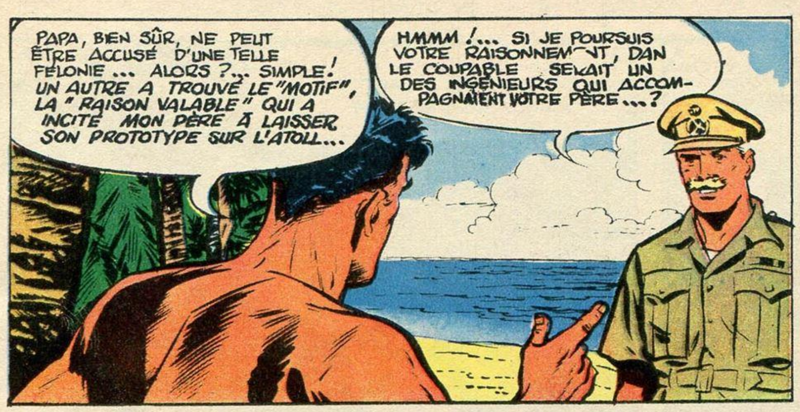






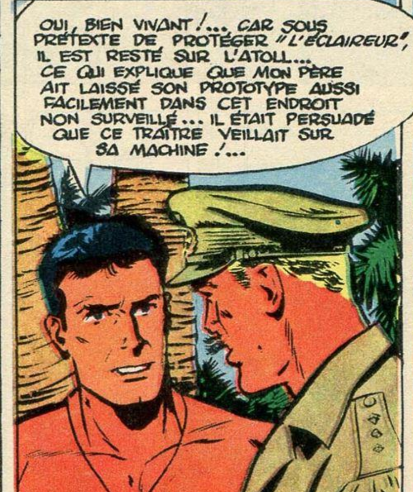
DAN COOPER

A. Weinberg





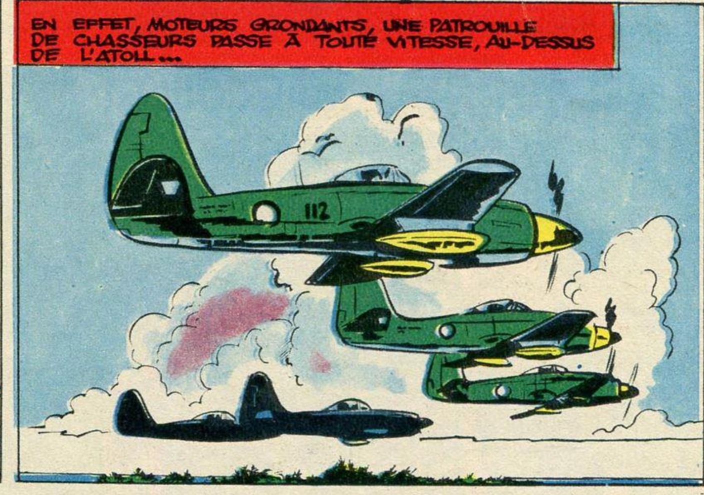


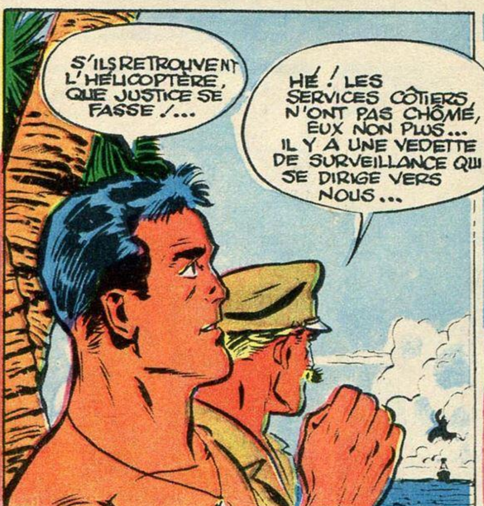




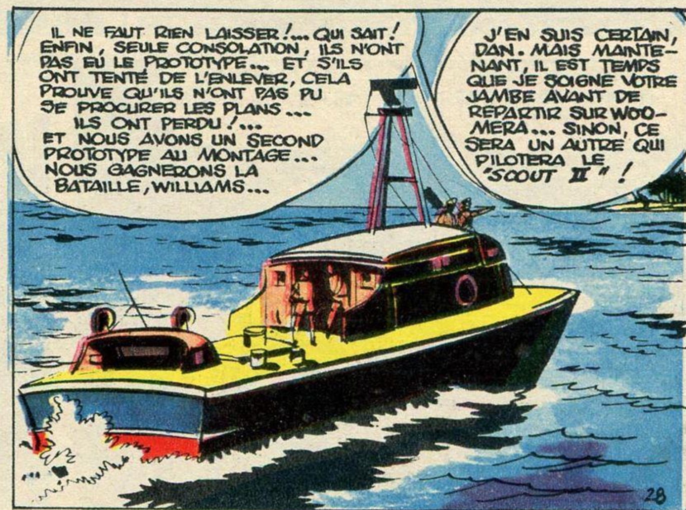








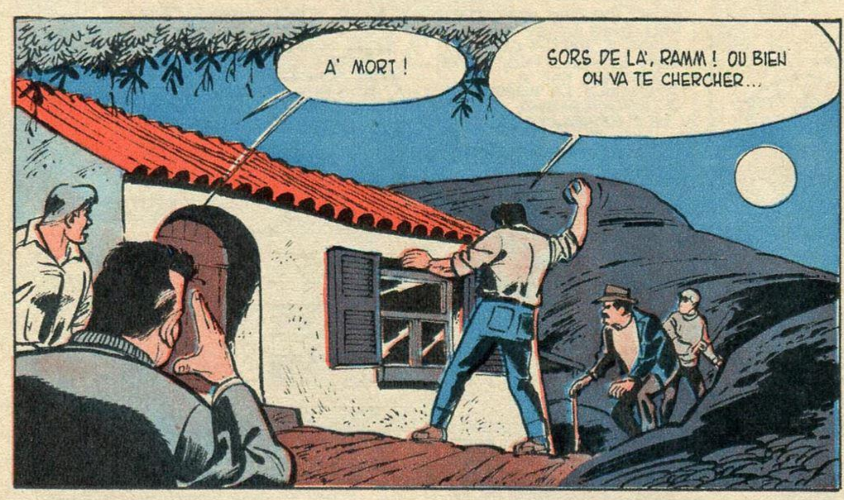


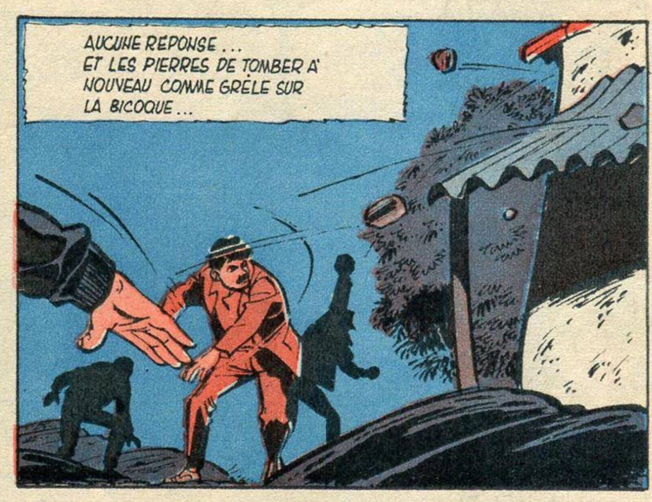


A SUIVRE


Les 3A dans

LE MAGE DE

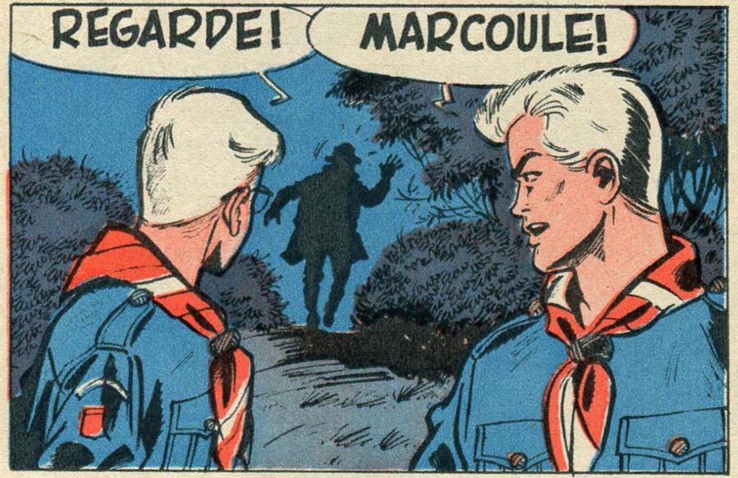

A' MORT !
SORS DE LA', RAMM ! OU BIEN ON VA TE CHERCHER...


AUCUNE REPONSE... ET LES PIERRES DE TOMBER A' NOUVEAU COMME GRÊLE SUR LA BICOQUE...


SOUDAIN...
ALLEZ-VOUS EN, TOUS !... OU VOUS LE REGRETTEREZ...


QUOI ? IL NOUS MENACE ?
LE MADRIER, LA'... ENFONÇONS LA PORTE...


CEPENDANT AU CAMP, TOUT EST DÉJA' ENDORMI... LES 3 A S'APPRÊTENT A' SE COUCHER QUAND...


REGARDE!
MARCOULE!


AVEC UNE TOUCHANTE MALADRESSE, LE MALHEUREUX CHERCHE A' ENTRAÎNER ANDRÉ...
IL FAUT LE SUIVRE...
OUI... PRÉVIENS VITE LE CHEF, ALDEBERT... IL DOIT SE PASSER DES CHOSES TRÈS GRÂVES CHEZ RAMM...


EN EFFET...
RIEN A' FAIRE... ELLE NE CÈDE PAS !


LES RATS... ON LES ENFUME POUR LES CHASSER DE LEUR TROU...
C'EST ÇA ! METTONS LE FEU A' LA BARAQUE !

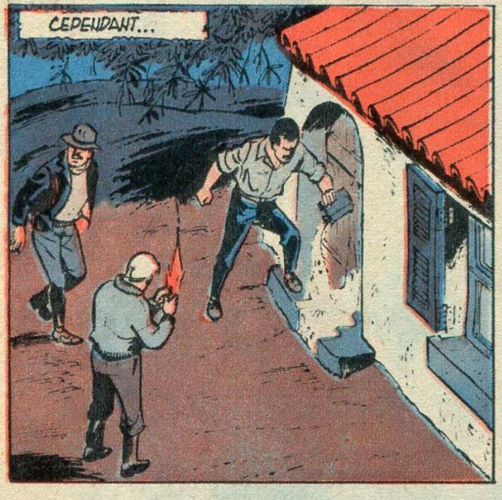

NON, ARRÊTEZ, NOUS ALLONS TROP LOIN ! ON N'A PAS LE DROIT...
EH BIEN ALORS ? LES INCENDIES, CE N'EST PAS DE SA FAUTE, NON ?
ICI, LES GARS !... UN BIDON DE PÉTROLE !


AU CAMP, LES ÉCLAIREURS SE SONT RAPIDEMENT ÉQUIPÉS...
EN AVANT !... SUIVONS MARCOULE !
25

CASTELMONT

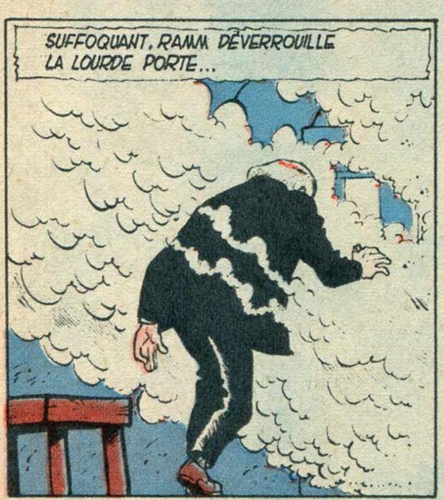
DESSIN : MITTEÏ * TEXTE : M. VASSEUR

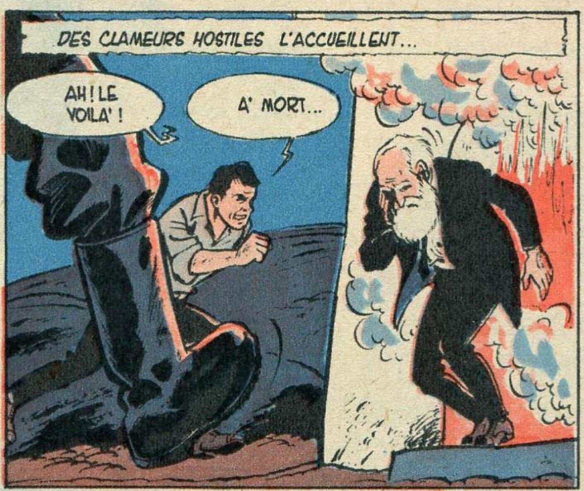
Les horoscopes que rédigent Ramm dans « l'Echo » semblent porter malheur au village. Aussi les habitants vont-ils faire un mauvais sort à Ramm.



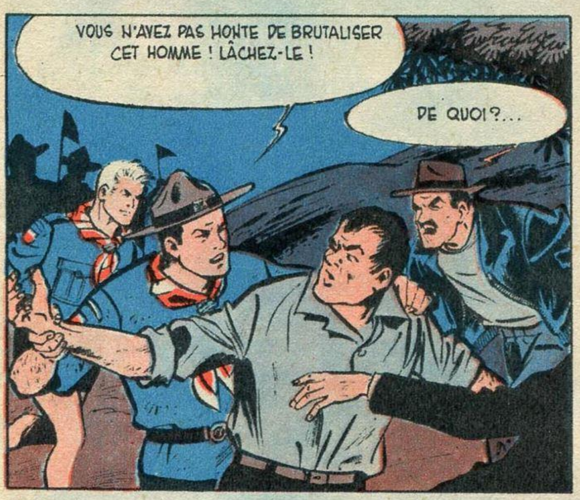




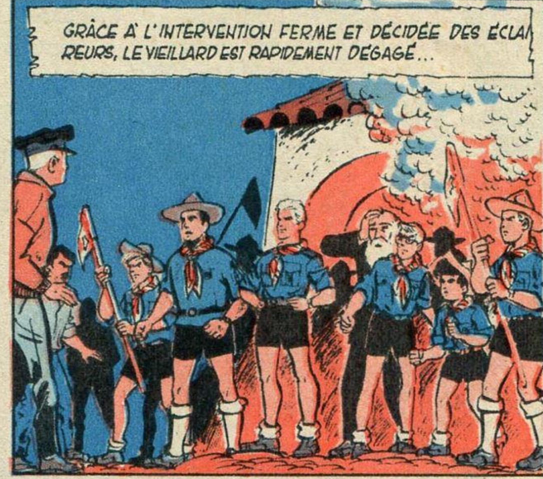




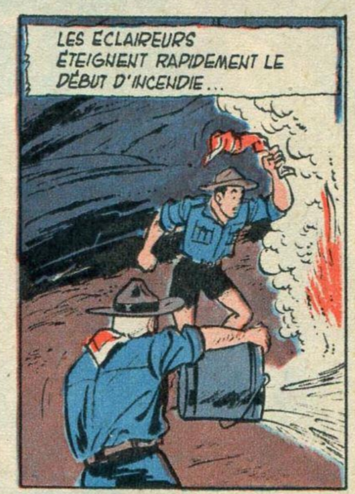




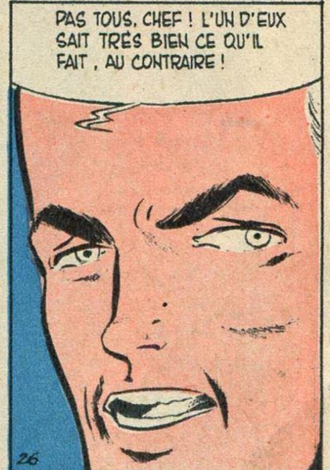












A SUIVRE


DOC
15
1



SECRETS

UNE NOUVELLE INEDITE DE JACQUES ACAR ILLUSTREE PAR BERCK.

LA base atomique était comme un îlot au centre d'un océan de barbelés. Une multitude de sentinelles, gardes, patrouilles de toutes sortes filtraient les visiteurs, sondaient les serviettes, fouillaient les vestiaires. La base était en état d'alerte vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Toute fuite semblait impossible, et pourtant...

— Il y a un traître parmi nous ! déclara gravement le colonel Lignedemire, chef de la Sécurité de la Base.

— C'est impossible protesta le professeur Particule, directeur des laboratoires. C'EST ABSOLUMENT IMPOSSIBLE !

— Et pourtant c'est vrai ! Une partie des plans du réacteur 17 bis a disparu !

Anéanti par cette révélation, le professeur se tassa dans un fauteuil.

— Qui a bien pu...

Sur le ton de celui qui en sait plus long qu'il ne veut en dire le colonel assura qu'il l'ignorait.

— Vous en avez trop dit et pas assez, colonel ! Donnez-moi le nom du coupable !

— Secret d'Etat ! La paix de la Strombolie est dangereusement compromise ! La moindre indiscrétion pourrait donner l'éveil au traître !

— Douteriez-vous de ma discrétion ? ! protesta le savant visiblement peiné.

Le colonel jeta un regard furtif autour de lui, s'assura qu'aucun micro inquisiteur ne se trouvait dissimulé sous le bureau du Professeur. Enfin, il laissa tomber :

— Il s'agit du docteur Antimatière !

— Pas lui... Non, pas lui... balbutia le professeur.

Tout son être se révoltait à l'idée que son vieil ami Antimatière ait pu perpétrer un tel crime. Il connaissait trop bien cet homme probe dont la vie avait tout entière, été vouée au service de la Science Strombolienne !

— Vous savez, dit le colonel, il existe de nos jours certaines drogues qui annihilent la volonté et vous poussent à commettre des actes dont vous vous seriez cru incapable !

— Avez-vous des preuves formelles ?

— N-Non ! Mais nous avons réuni un écrasant faisceau de présomptions. Nos services ont effectué une discrète enquête auprès des collaborateurs du docteur. Aux dires de ceux-ci, depuis une période coïncidant avec la disparition des premiers documents, il se montre plus distrait qu'à l'ordinaire, il paraît même absent, ce qui confirmerait l'hypothèse de la drogue. De plus, il prend énormément de notes...

— C'est normal pour un savant ! riposta le Professeur.

— Bien sûr ! accorda le colonel ! Mais le fait que le docteur semble s'en cacher et dissimule précipitamment celles-ci dès qu'il se sent observé, l'est moins.

— Pudeur scientifique !

Le colonel Lignedemire sourit finement sous sa grosse moustache rousse. Il sentait le moment venu d'abattre sa carte maîtresse :

— Fait significatif : seul le docteur peut avoir accès au coffre où sont enfermés les plans !

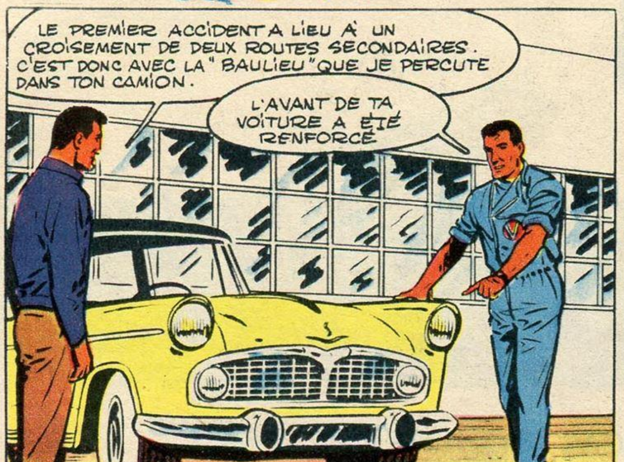
VOIR SUITE PAGE 24



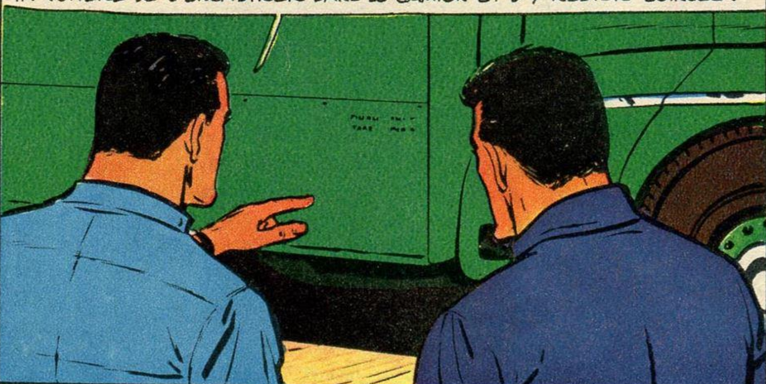


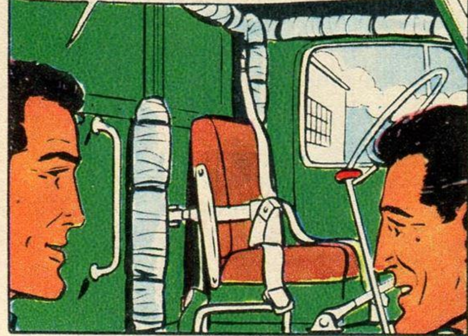
LES CASSE

Malgré de menaçants avertissements, Michel poursuit



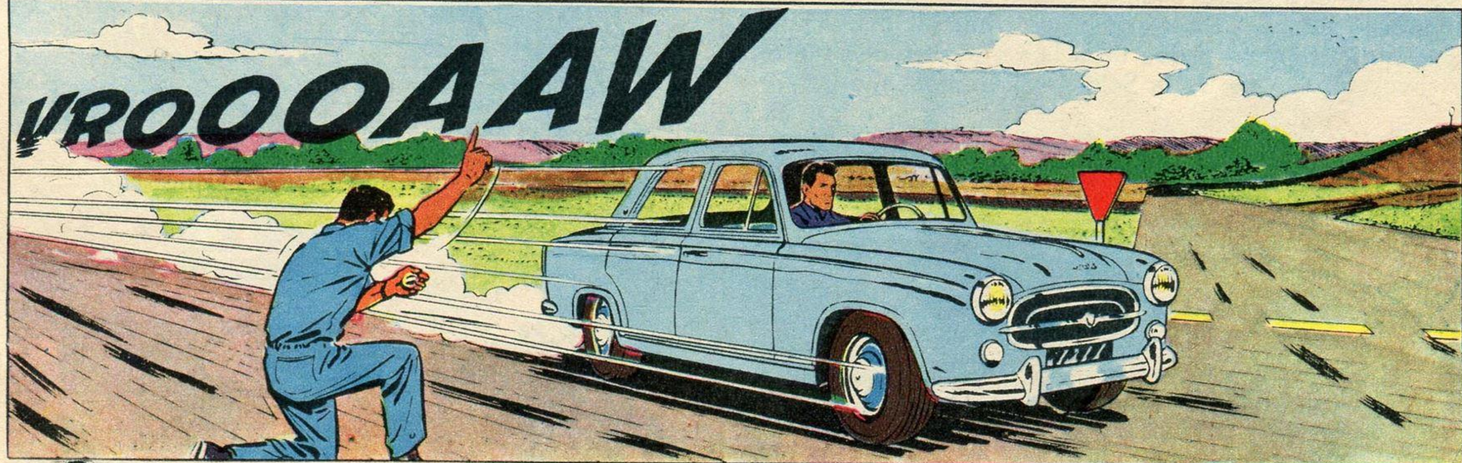




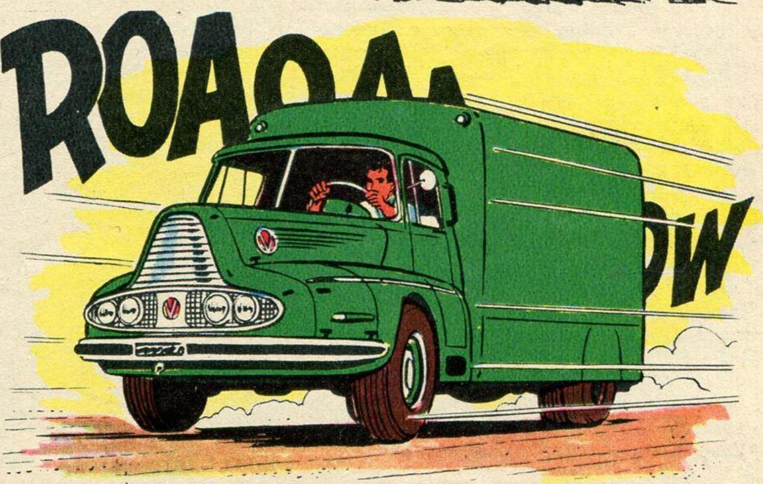




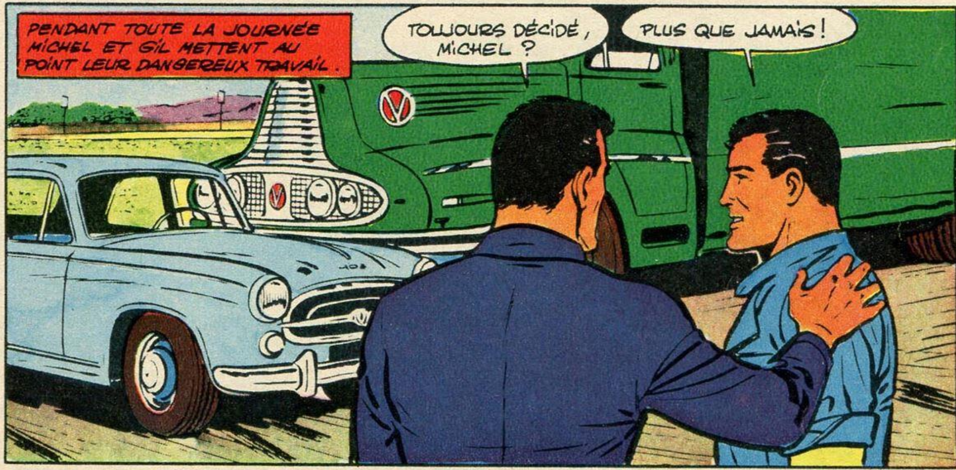


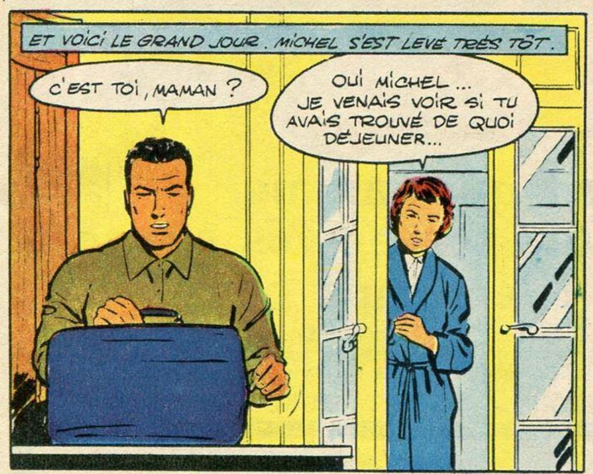



20 SECONDES 2/10 !
BON ! VOYONS D'OÙ DOIT PARTIR TON CAMION POUR ARRIVER ICI DANS LE MÊME TEMPS .


ROAOA
OW


22 SECONDES . ÇA IRA , MAIS IL FAUDRA TE POUSSER AU DÉMARRAGE . VOYONS LA SUITE !


PENDANT TOUTE LA JOURNÉE MICHEL ET GIL METTENT AU POINT LEUR DANGEREUX TRAVAIL .
TOUJOURS DÉCIDÉ , MICHEL ?
PLUS QUE JAMAIS !


ET VOICI LE GRAND JOUR . MICHEL S'EST LEVÉ TRÈS TÔT .
C'EST TOI , MAMAN ?
OUI MICHEL ... JE VENAIS VOIR SI TU AVAIS TROUVÉ DE QUOI DÉJEUNER ...


JE N'AI PAS LE TEMPS . JE DÉJEUNERAI SUR LA ROUTE ... JE NE VEUX PAS ÊTRE EN RETARD .
COMME TU VEUX . MAIS CE N'EST PAS SÉRIEUX DE PARTIR L'ESTOMAC VIDE . ... ENFIN , SOUHAITE BON COURAGE À TES AMIS ET NE T'APPROCHE PAS TROP D'EUX QUAND ILS FERONT LEURS EMBARDÉES


DRIiN DRIiN


ALLO ... LUI - MÊME ...

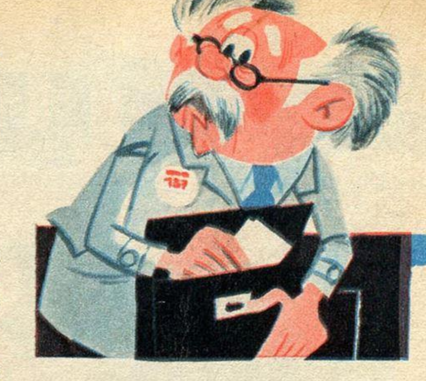



QU'EST-CE , MICHEL ?


EUH ... RIEN ... UNE ERREUR DE NUMÉRO .

A SUIVRE

DOCUMENTS SECRETS



SUITE DE LA PAGE 21

ÇA ne prouve rien !

— Je comprends vos sentiments à son égard. Si vous voulez, nous allons lui rendre une petite visite.

La mort dans l'âme, le Professeur sortit à la suite du Colonel. Ils se dirigèrent vers le bureau 1.802 qui était celui du Docteur Antimatière. Le Colonel frappa à la porte et, sans attendre de réponse, entra dans la pièce.

Le Docteur sursauta, ses doigts s'escrimaient maladroitement contre le fermoir d'un porte-documents usagé. Il se leva prestement, ses joues s'empourprèrent, son trouble était extrême.

— Quelle bonne surprise, bredouilla-t-il.

L'attitude de son ami, sa confusion et la précipitation qu'il mit à fermer sa serviette ne laissèrent pas de paraître étranges au Professeur Particule. Le Colonel avait-il raison ?

Il regarda son vieil ami et ses doutes s'envolèrent en fumée. Jamais une mauvaise pensée n'aurait pu germer sous ce grand front auréolé d'une chevelure de neige.

Le Docteur parut se ressaisir :

— Que me vaut le plaisir... hasarda-t-il timidement.

— Inutile de feindre ! tonna le Colonel. Nous savons tout ! Que contient cette serviette ?

A ces mots, le Docteur blêmit, il bondit sur le porte-documents, s'en saisit et le tint pressé contre sa poitrine, déterminé à le défendre à tout prix.

— Au nom de l'Autorité que je représente, je vous ordonne de répondre !

— Voyons, Sosthène, ouvre cette serviette ! Prouve au Colonel que tu n'as rien à te reprocher !

Le Docteur Sosthène Antimatière tremblait de tous ses membres ! Un combat semblait se livrer en lui. A la fin, vaincu, il remit le porte-documents au Colonel :

— Ouvrez-le vous-même et faites de moi un homme déshonoré !

Triomphant, le Colonel arracha presque l'objet des mains du savant. Impulsivement, le Professeur Particule s'était porté sur le Docteur, il lui enlaçait amicalement les épaules, tentant de le réconforter de son mieux.

— Je suis là, Sosthène ! Je suis là ! Je te sauverai ! Tu auras le meilleur avocat du pays !

— Les avocats sont inutiles ! dit faiblement le Docteur. Je suis un homme perdu !

— Est-ce donc si grave ?

— Si c'est grave ? ! Je vous en fais juge ! Et, joignant le geste à la parole, le Colonel tendit au Professeur une grande enveloppe brune.

— Pourquoi as-tu fait celà ? reprocha affectueusement le Professeur. Un homme comme toi !

— Je vous prie d'ouvrir vous-même ce pli, pria le Colonel. Votre témoignage aura une valeur déterminante dans cette affaire.

Le Professeur prit l'enveloppe, fit sauter le cachet de cire, en retira une épaisse liasse de feuillets manuscrits qu'il déplia d'une main tremblante.

— Me croirez-vous maintenant ? questionna le Colonel triomphant.

Le Professeur parcourut les premières lignes et ne put réprimer une exclamation de surprise :

— « Mignonette et le Prince Charmant ! » lut-il d'une voix mal assurée... C'est une plaisanterie !

— Non ! C'est bien moi qui ai écrit celà. Demain je remettrai ma démission à l'Académie des Sciences ! Il eut un sourire amer : Je vois déjà les gros titres des journaux : « LE SAVANT ATOMISTE SOSTHENE ANTIMATIERE AUTEUR DE CONTES DE FEES ! »

Le Colonel ne comprenait plus rien :

— Mais, alors, où sont les plans ?

— Les plans ? Quels plans ?

— Mais les plans du réacteur 17bis !

— Je ne sais pas, avoua le Docteur. Ça ne m'intéresse plus. Ah ! parlez-moi des fées...

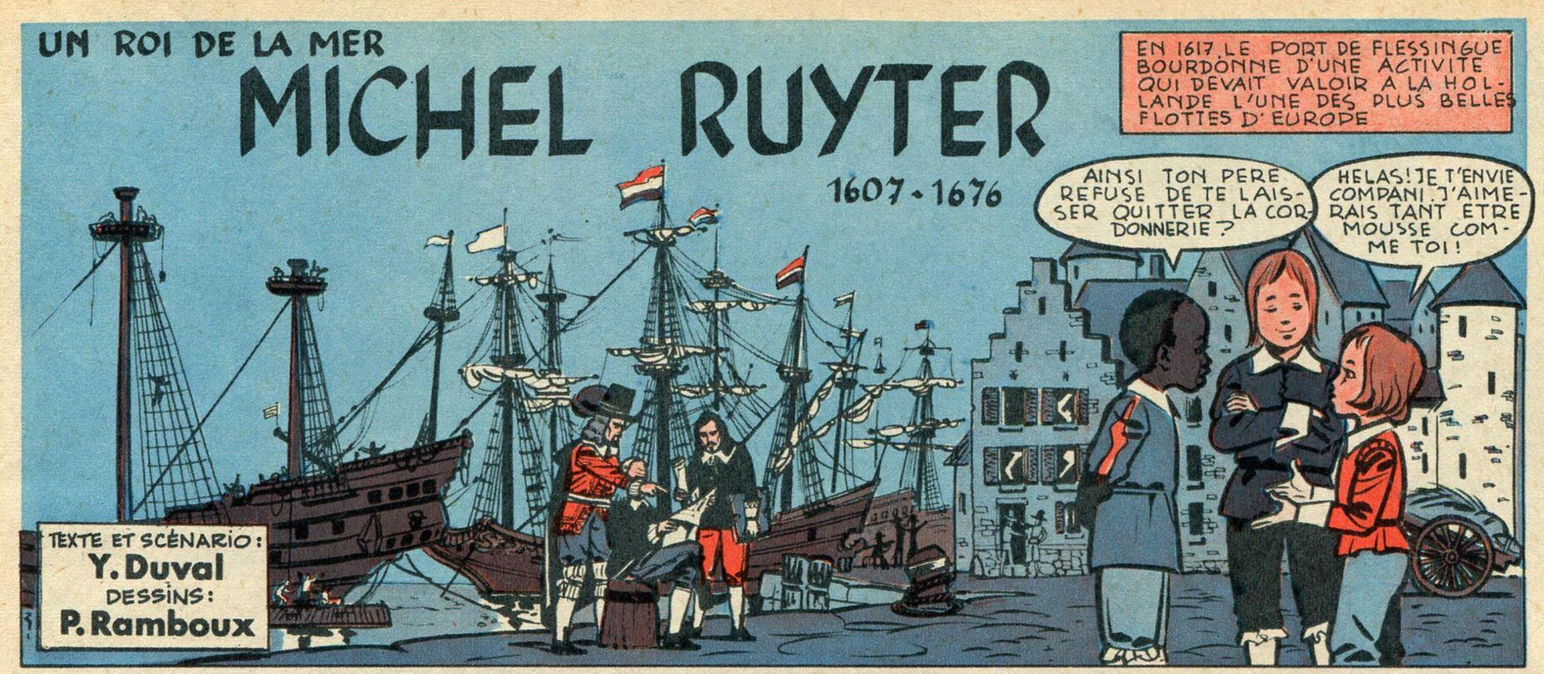
Le Professeur Particule s'était penché sur la corbeille et en avait retiré un tortillon de papier qu'il tendit au Colonel après l'avoir sommairement défroissé.

— Ne cherchez plus ! Voici la clef de l'énigme !

Et le Colonel reconnut un fragment du plan du réacteur au dos duquel était esquissé, de la petite écriture précise du Docteur Antimatière, le canevas de la légende de « La Princesse Aurore et du Vilain Dragon Noir » conte pour enfants sages.

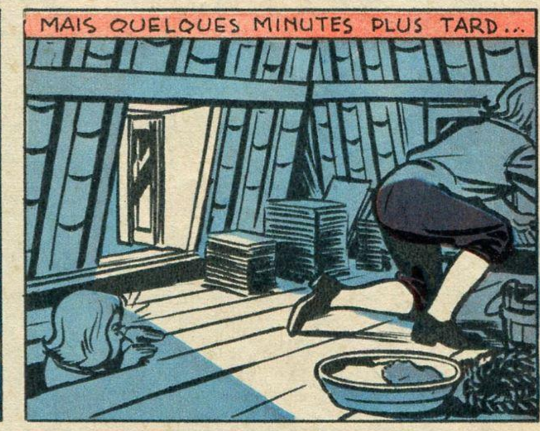
FIN

UN ROI DE LA MER
MICHEL RUYTER
1607 - 1676



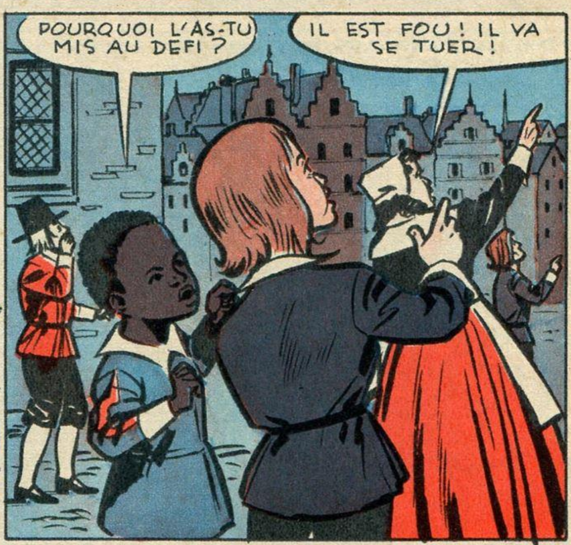




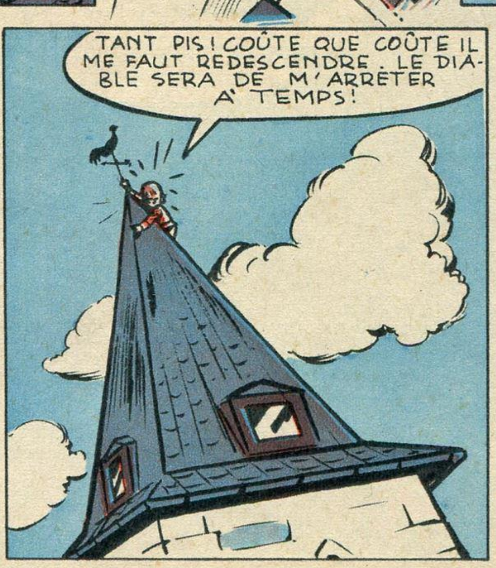












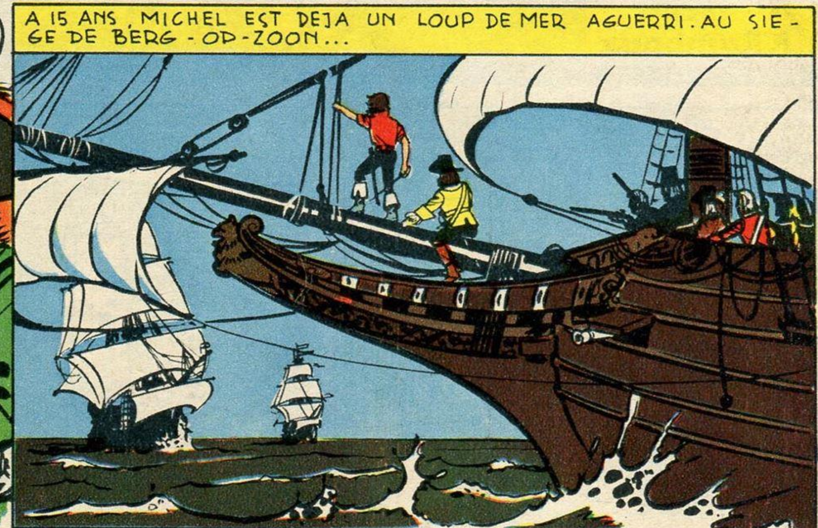


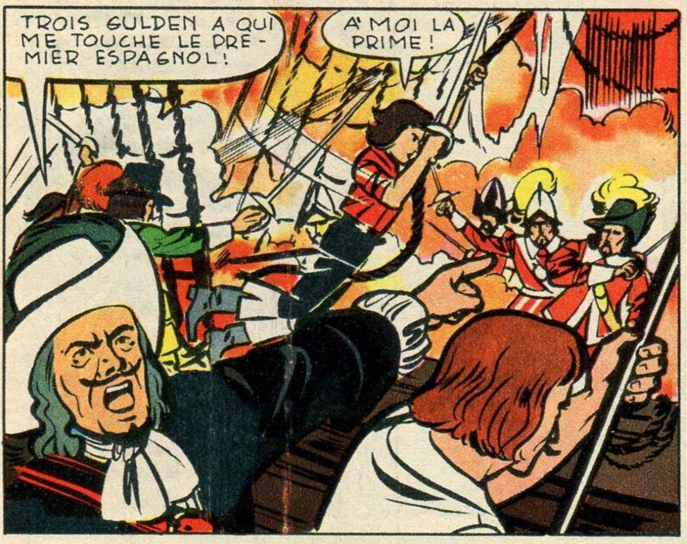








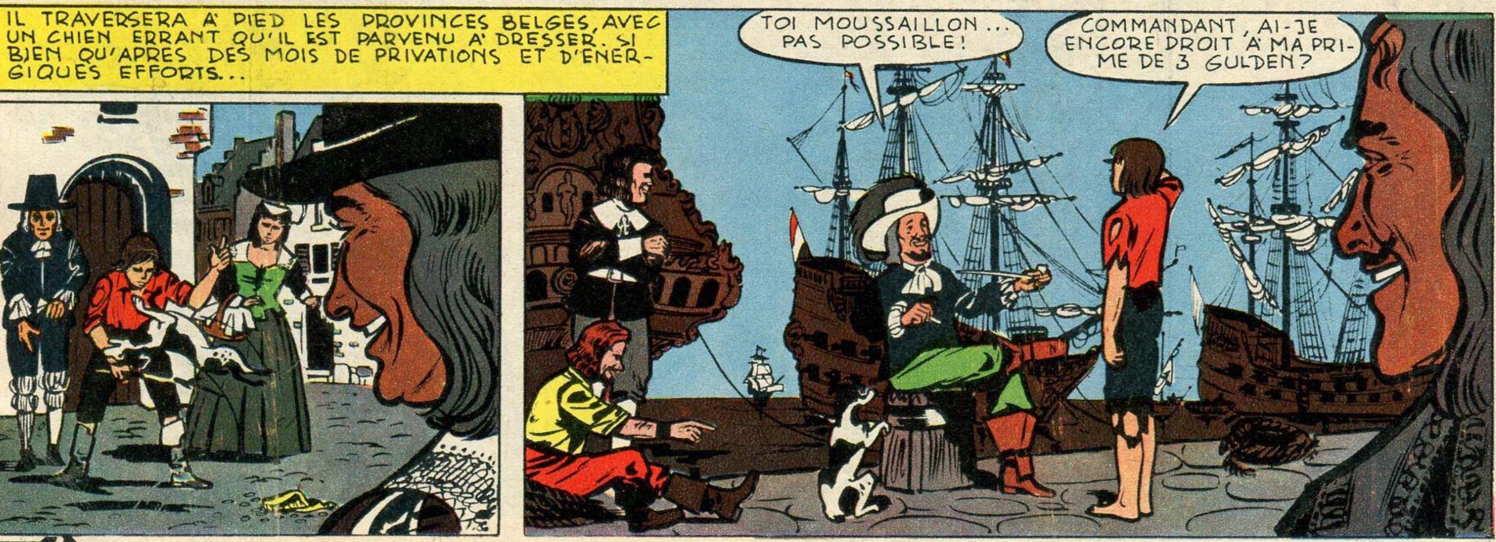




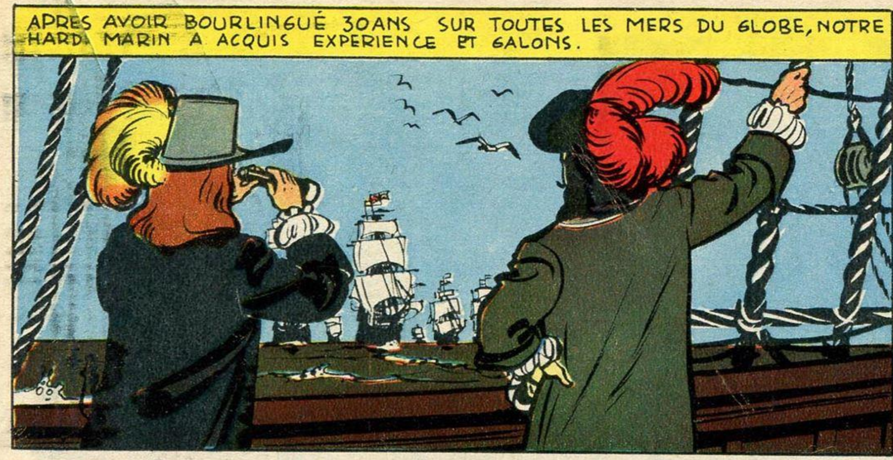




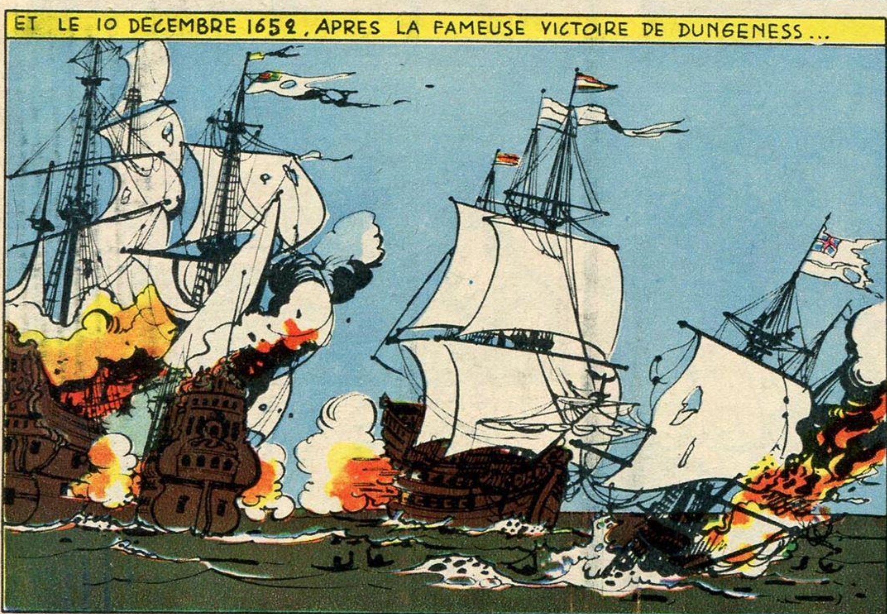




DETACHE CES QUATRE PAGES; ELLES CONSTITU


APRES AVOIR BOURLINGUÉ 30ANS SUR TOUTES LES MERS DU GLOBE, NOTRE HARD MARIN A ACQUIS EXPERIENCE ET GALONS.


COMMANDANT, VOUS SENTEZ-VOUS DE TAILLE À BALAYER CES DAMNÉS ANGLAIS ?
COMPTEZ SUR MOI, AMIRAL.


ET LE 10 DECEMBRE 1652, APRES LA FAMEUSE VICTOIRE DE DUNGENESS...


...L'AMIRAL TROMP POUVAIT FAIRE HISSER AU GRAND MÂT UN BALAI SYMBOLIQUE AFFIRMANT SA MAÎTRISE DES MERS.


DEUX ANS PLUS TARD, CHARGÉ DE REPRENDRE AUX ANGLAIS LE LITTORAL AFRICAIN DE LA GUINEE...


AMIRAL, LE VICE-ROI INDIGÈNE DESIRERAIT VOUS...
PAS POSSIBLE ! MON VIEUX CAMARADE DE COMPANI !


DIS DONC, LE PETIT MOUSSE A FAIT DU CHEMIN !
ET TOI AUSSI MICHEL, DEPUIS L'ESCALADE DU CLOCHER DE FLESSINGUE !


SES VICTOIRES SANS NOMBRE ONT PORTÉ RUYTER AU GRADE SUPRÊME DE LIEUTENANT AMIRAL-GÉNÉRAL DE HOLLANDE.

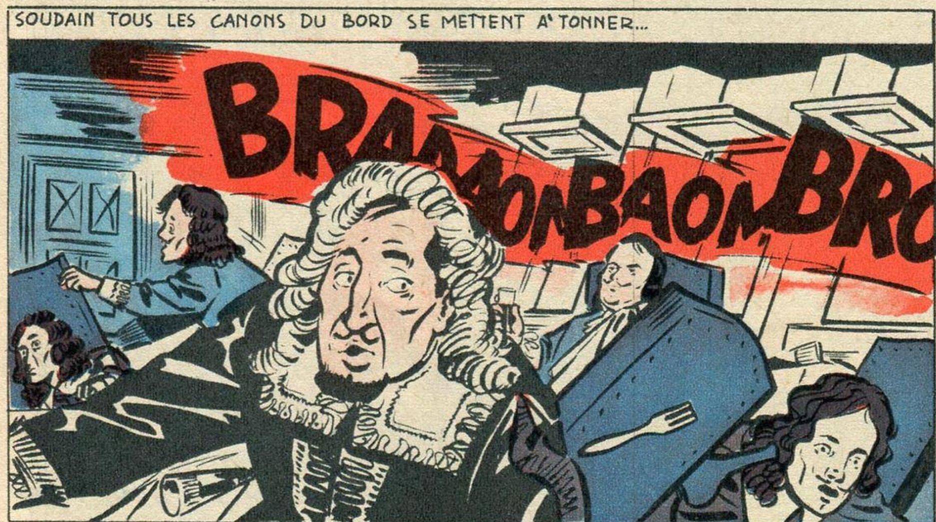

EXCELLENCE, LE GOUVERNEMENT A TENU À ORGANISER UNE GRANDE CHASSE EN VOTRE HONNEUR.
DIABLE ! C'EST QUE...LES CHEVAUX ET MOI !


CE FILS D'OUVRIER MONTE COMME UN SAC DE POMMES DE TERRE !
ET DIRE QUE ÇA S'APPELLE "RUYTER" (1).
(1) "RUYTER" SIGNIFIE PRECISEMENT "CAVALIER" EN NEERLANDAIS !
3.

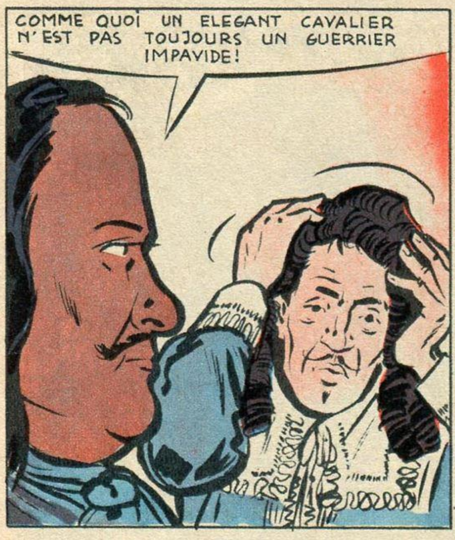




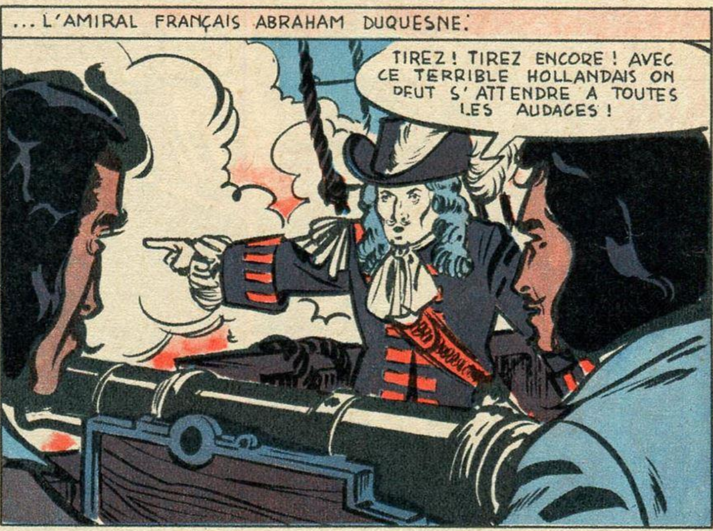






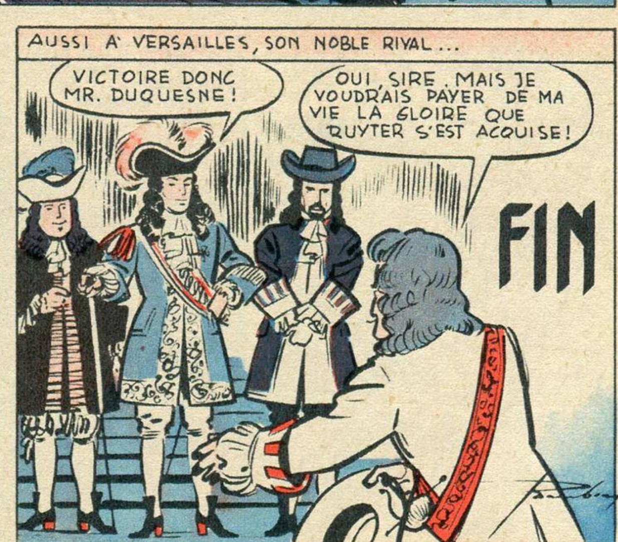










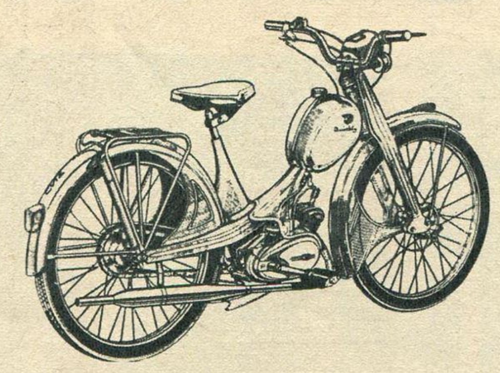


La semaine prochaine : Mr. THOMAS

LES VAINQUEURS DU GRAND CONCOURS TINTIN 1962

TROISIEME ET QUATRIEME PRIX : UN VELO-MOTEUR N.S.U. QUICKLY STANDARD :







à **BERNARD - ROBERT ROOSE** et à **MARCEL MOTTE**

LE vainqueur du 3me prix de notre Concours, Bernard-Robert ROOSE, a 12 ans 1/2 et il suit les cours de 6me Latines de l'Athénée Royal de Tournai.

Ses branches préférées sont : le français, les sciences et la géographie. Il ne sait pas encore quelle profession il choisira plus tard.

Il possède une petite sœur de 5 ans avec laquelle il s'entend à merveille. Le vélo est son sport préféré et (ne le disons pas trop haut) il aime « faire de la vitesse ».

Bien entendu, le Journal TINTIN compte parmi ses lectures préférées.

VOICI enfin notre gagnant nº 4 : Marcel MOTTE, de Froyennes, âgé de 27 ans, dont la lettre est infiniment sympathique :

— Je vous remercie TINTIN d'avoir donné l'occasion à un ouvrier de gagner la plus belle chose dont il pouvait rêver pour se rendre à son travail : un scooter !

— Je suis imprimeur ; j'aime énormément la lecture. Je joue de la trompette et je lis TINTIN depuis très longtemps.

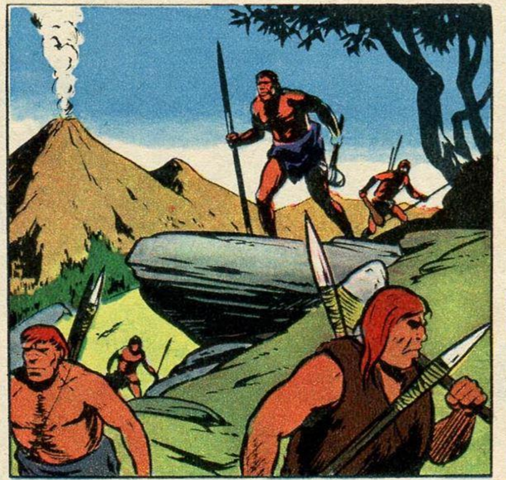
— Je me suis marié et j'ai la joie d'avoir deux petites filles, âgées respectivement de 4 ans et de un an 1/2.



TOUNGA ET LES

Le chef des Hommes Rouges tient conseil









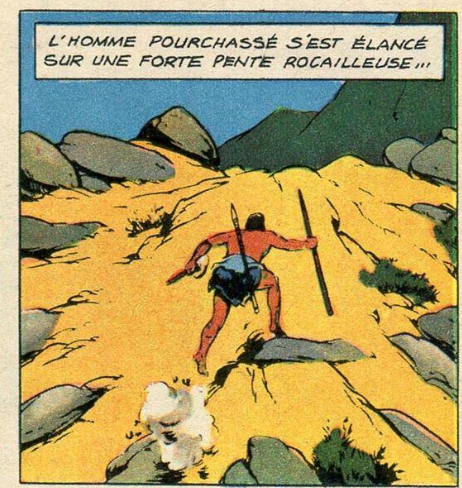


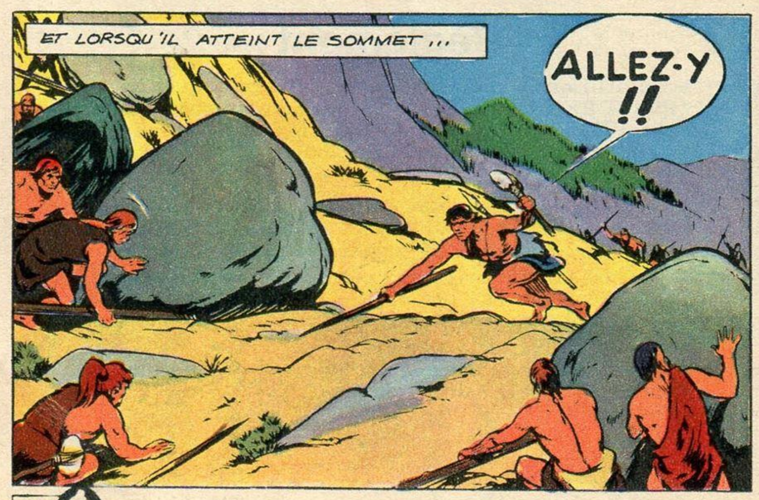


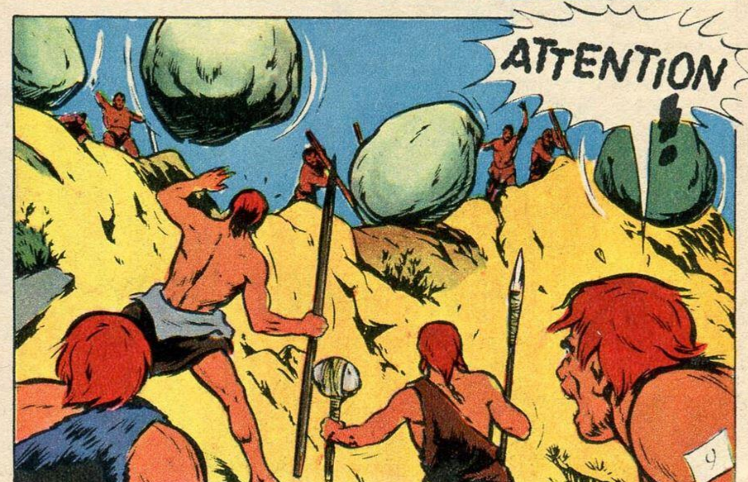












Hommes-Rouges !

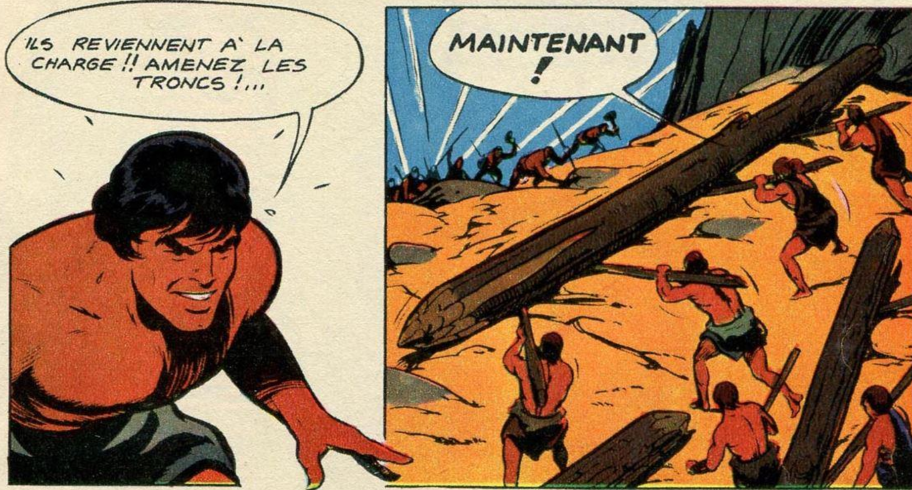
PAR AIDANS

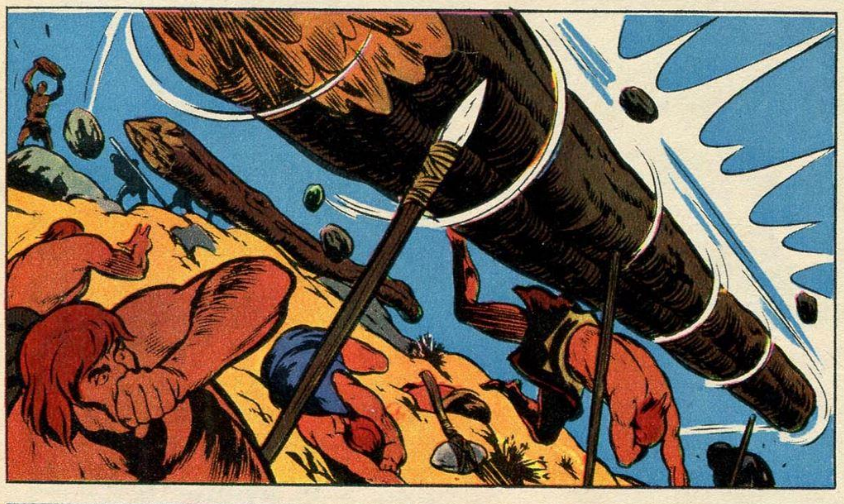
Il espère prendre sa revanche sur les Ghmours







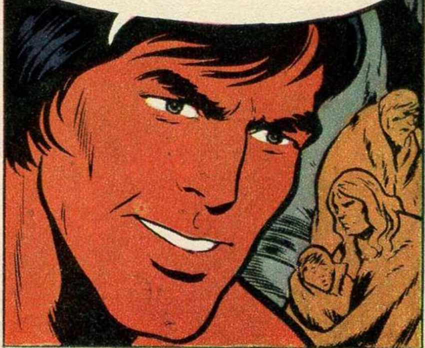














A SUIVRE

VRAIS OU FAUX JUMEAUX ?

Non ce ne sont pas de vrais jumeaux ! Il existe **plusieurs points** qui les différencient. **A toi de les découvrir !**
Compte-les soigneusement et dis-nous combien il y en a.
Bon amusement... et bonne chance !

UN BEAU CADEAU. Tous ceux dont la réponse est exacte recevront un splendide mouchoir offert par la Vache Qui Rit ! Colle le bon-réponse sur une simple carte postale et envoie vite cette dernière, avec tes noms et adresses complets, à l'adresse suivante : **LA VACHE QUI RIT, 58, RUE PRÉVINAIRE, BRUXELLES 7**

CADEAU SUPPLÉMENTAIRE
En te basant sur la pile de boîtes ci-dessus, il t'est possible de **mesurer la grandeur** d'un de nos deux jumeaux. Tu recevras un second joli cadeau si tu trouves la réponse (à 2 cm. près).

LA VACHE QUI RIT
FROMAGE PUR
c'est de la crème de gruyère



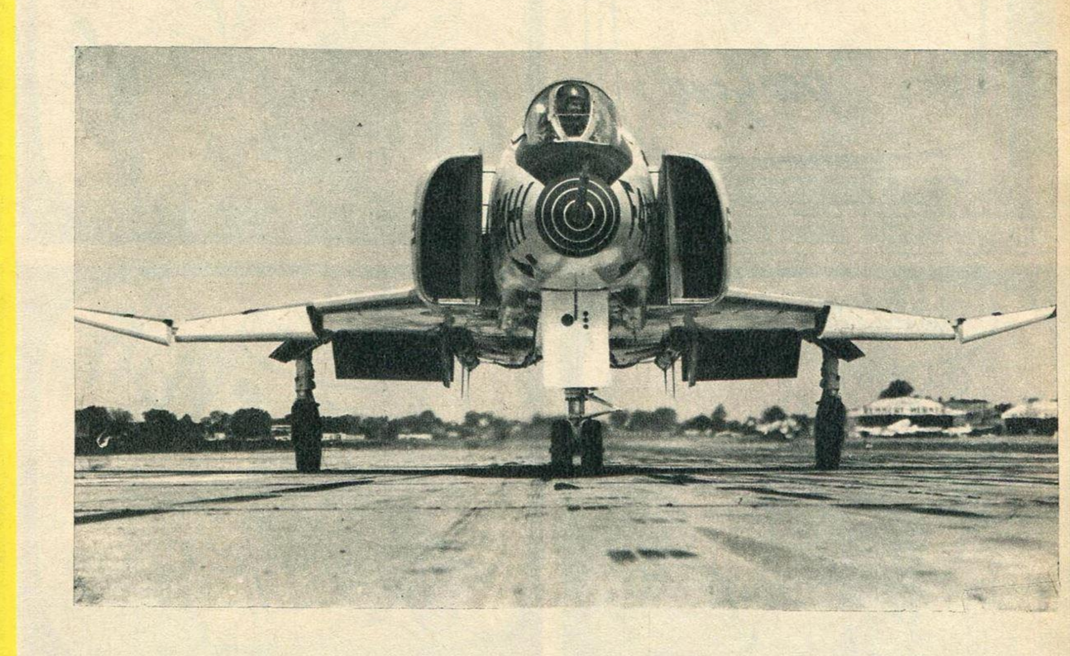
BON
NOMBRE DE POINTS DIFFÉRENTS
....
GRAND. JUMEAU :
.... CM.



TINTIN AVIATION

UN MONSTRE QUI VOLE...

TORDU, bossu, hérissé, boursouflé, avec des panneaux pendant un peu partout, cet étrange avion n'en est pas moins l'un des plus brillants du moment puisqu'il détient une bonne quinzaine de records du monde. Il s'agit du « Phantom II » de la société McDonnell et destiné aux porte-avions américains. Il se peut cependant qu'il soit aussi commandé par l'USAF sous le numéro de F-110. Propulsé par deux réacteurs de 7260 kg de poussée avec post-combustion, ce monstre de 19 tonnes vole à 2325 kmh (Mach 2.2) à 12.000 m. Equipage de deux hommes.

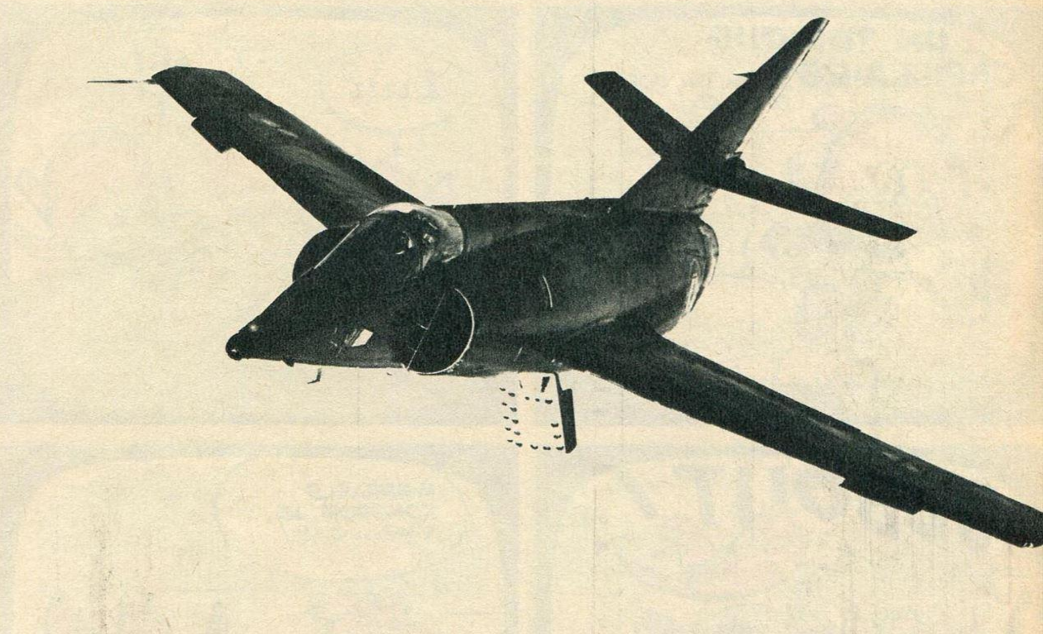




ECHEC A LA TRADITION

CHACUN sait qu'il n'y a pas plus traditionaliste que la Marine. Chacun sait aussi que sur les bateaux on ne parle jamais de drapeaux, mais de pavillons. Eh bien, voici un avion qui va faire, dans la Marine Nationale française, échec à la tradition ! Pensez, il s'appelle « Etendard » ! Construit par Dassault, il s'agit d'un monoplace de combat capable de remplir plusieurs missions. Il est propulsé par un réacteur « Atar » de 4500 kg de poussée qui, avec armement puissant, lui permet d'atteindre 1160 kmh (plus que la vitesse du son) à 11.000 m.

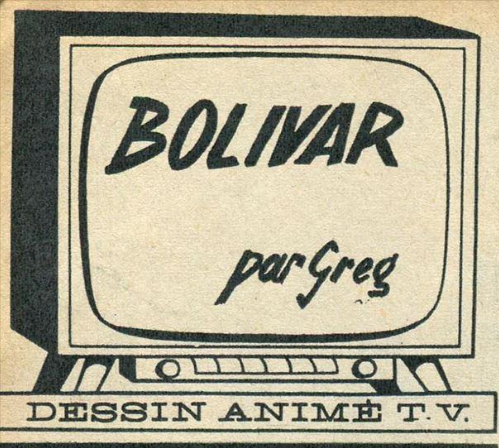
Une centaine d'exemplaires est en cours de livraison pour l'armement des porte-avions français.



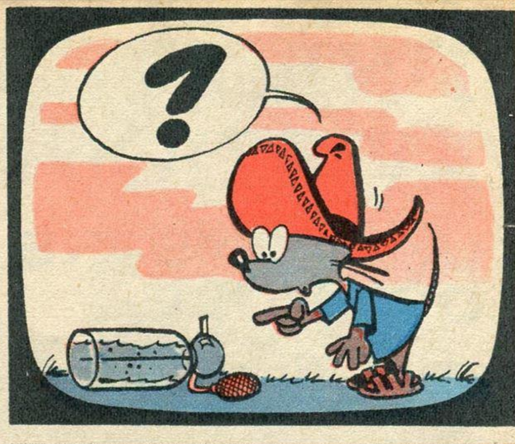
LA SUÈDE AUSSI...

LA Suède aussi se pique désormais de contruire des avions de tourisme. Celui-ci, un petit biplace appelé «Junior», a d'ailleurs une curieuse histoire puisqu'il fut construit, pour son plaisir, par un jeune ingénieur suédois travaillant aux USA. Il eut un jour le mal du pays et revint en Suède... avec son avion dans ses bagages. Il est parvenu à intéresser un industriel à son enfant, et même deux puisqu'une société allemande le construira aussi. Avec un moteur de 103cv, le « Junior » vole à 205 kmh en croisière sur 600 km. Décollage en 135 m.

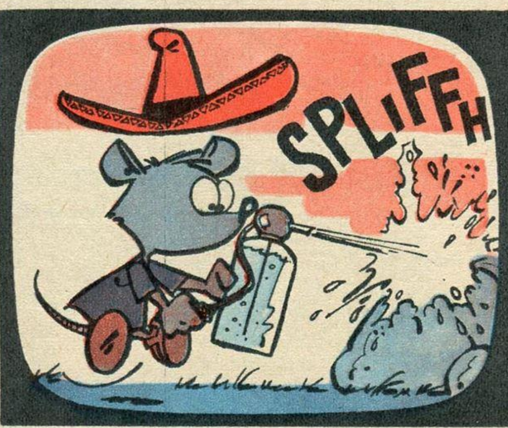


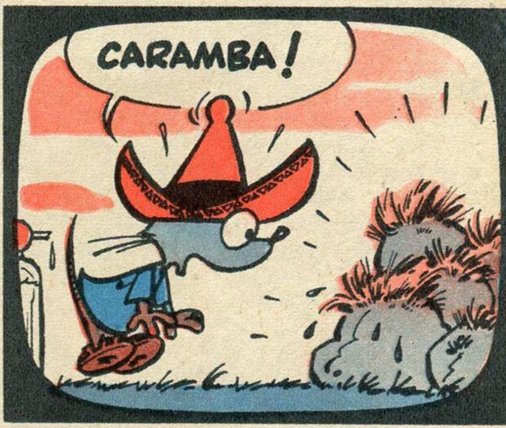

BOLIVAR
par Greg
DESSIN ANIMÉ T.V.

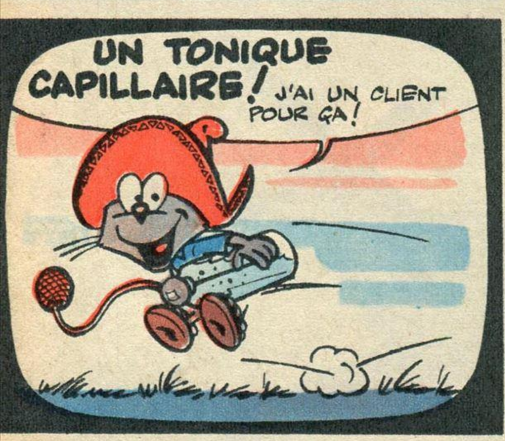

LA CUCARACHA
LA CUCARACHA


?

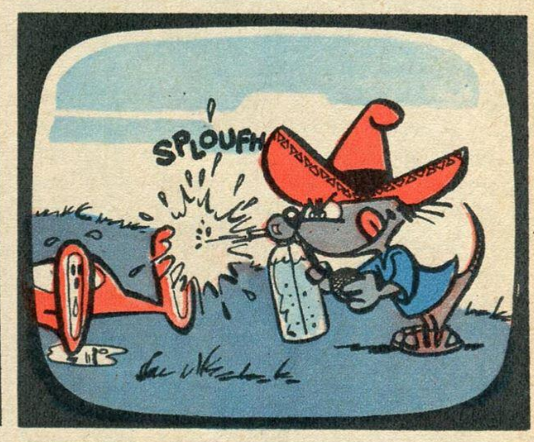

¿QUES ACO ? MYSTERIOSO !

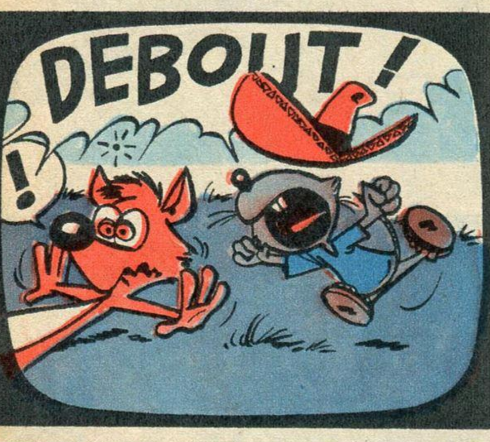

SPLIFFH

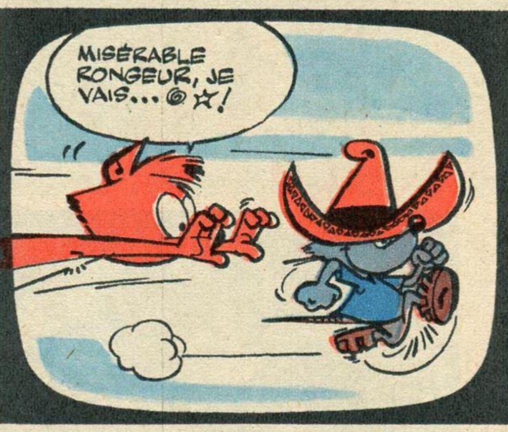

CARAMBA !

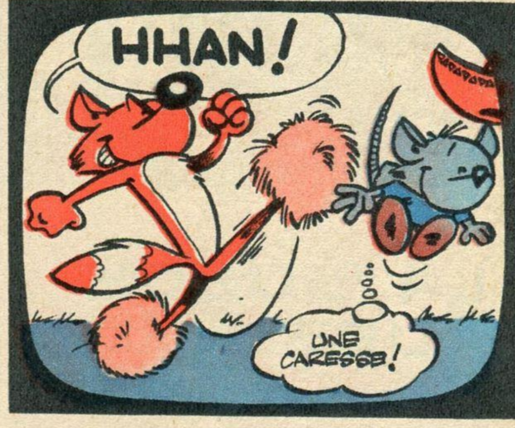

UN TONIQUE CAPILLAIRE ! J'AI UN CLIENT POUR ÇA !

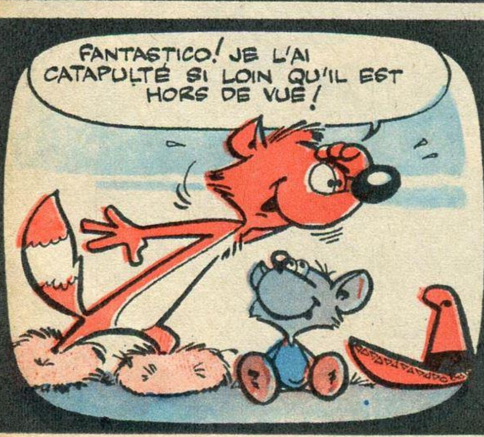

Z z z z z
AH !

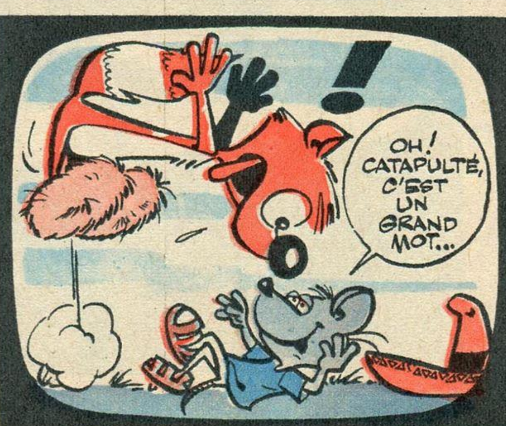

SPLOUFH


DEBOUT !
!

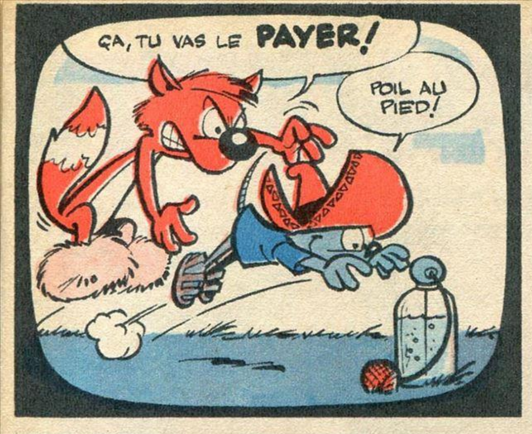
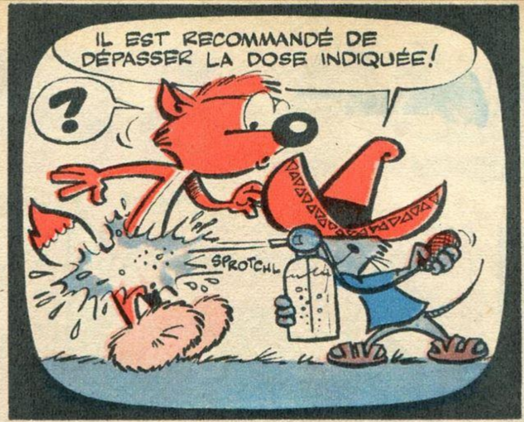
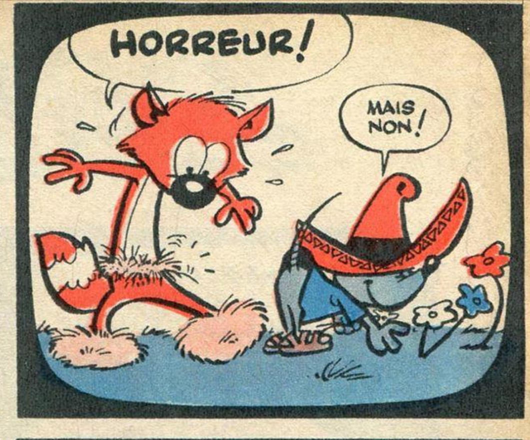
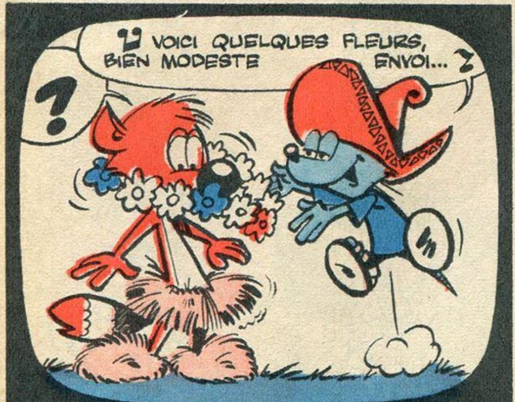
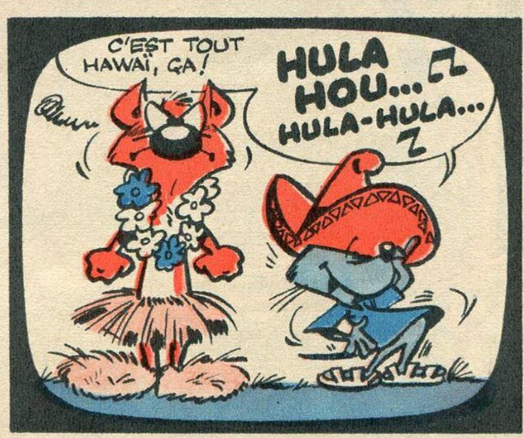

MISÉRABLE RONGEUR, JE VAIS... @☆ !

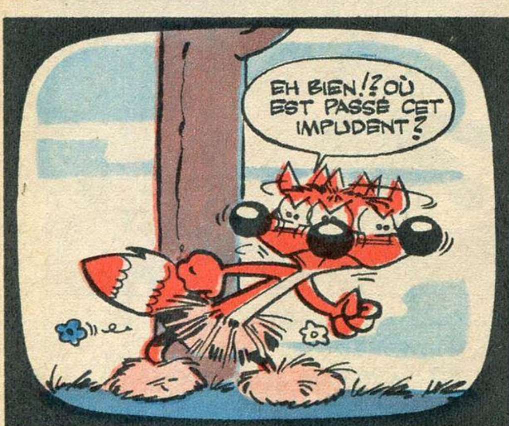
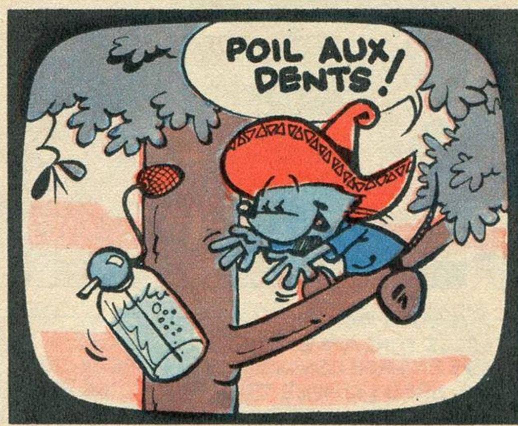

HHAN !
UNE CARESSE !

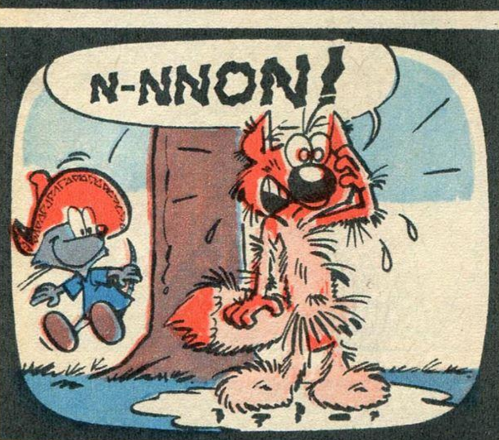
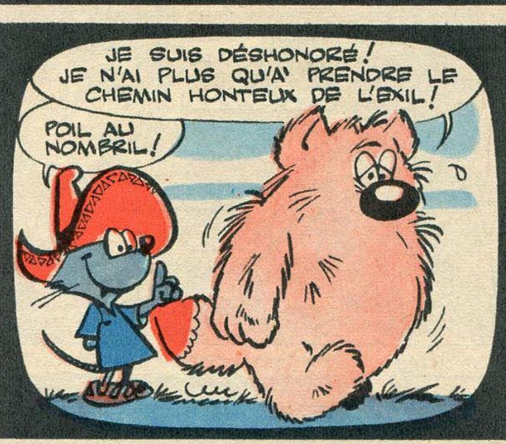
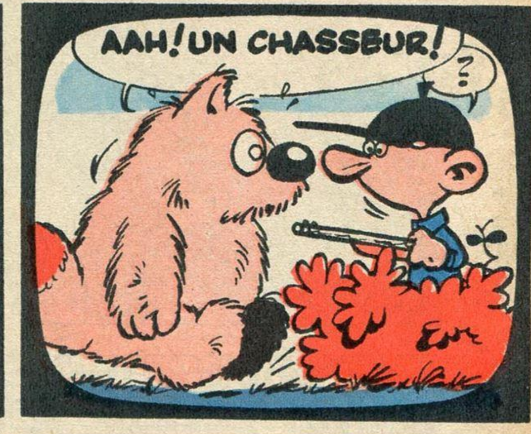
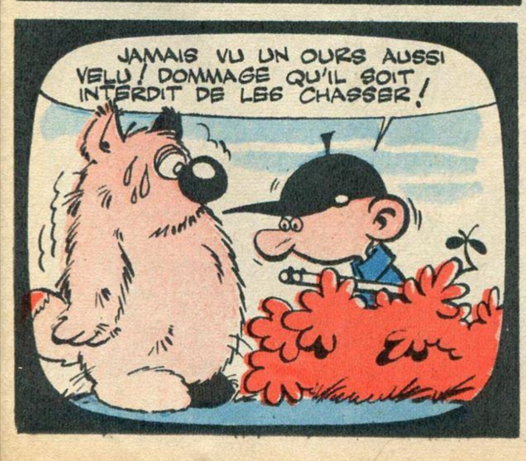
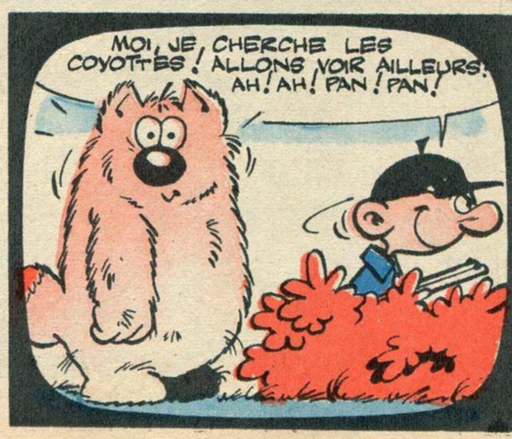
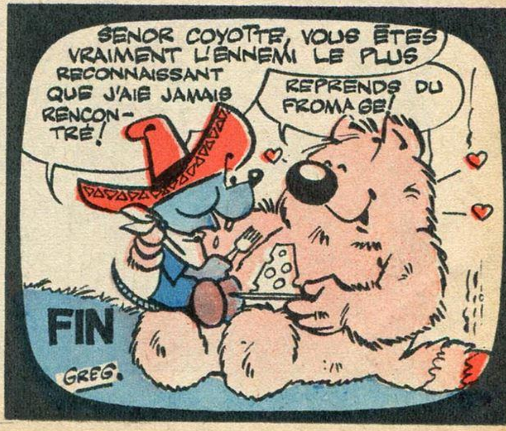

FANTASTICO ! JE L'AI CATAPULTÉ SI LOIN QU'IL EST HORS DE VUE !


!
OH ! CATAPULTÉ, C'EST UN GRAND MOT...


MAIS MON "SHOT" ÉTAIT... @☆ ! QU'EST-CE QUE C'EST QUE ÇA ?


ÇA, TU VAS LE PAYER!
POIL AU PIED!

IL EST RECOMMANDÉ DE DÉPASSER LA DOSE INDIQUÉE!
?
SPROTCH!

HORREUR!
MAIS NON!

VOICI QUELQUES FLEURS, BIEN MODESTE ENVOI...
?

C'EST TOUT HAWAÏ, ÇA!
HULA HOU... HULA-HULA...

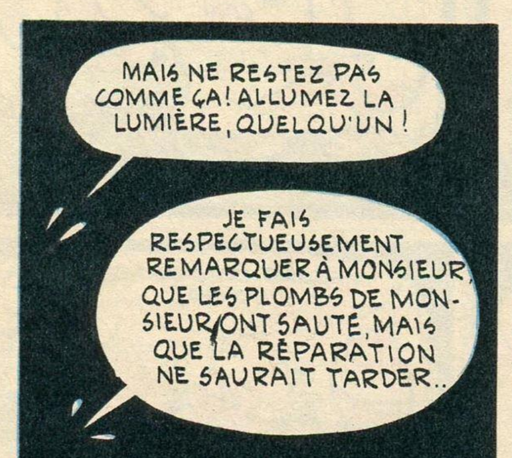
L'HEURE DU CARNAGE A SONNÉ!
POIL AU NEZ!

EH BIEN!? OÙ EST PASSÉ CET IMPUDENT?

POIL AUX DENTS!

DZINK!

N-NNON!

JE SUIS DÉSHONORÉ! JE N'AI PLUS QU'À PRENDRE LE CHEMIN HONTEUX DE L'EXIL!
POIL AU NOMBRIL!

AAH! UN CHASSEUR!
?

JAMAIS VU UN OURS AUSSI VELU! DOMMAGE QU'IL SOIT INTERDIT DE LES CHASSER!

MOI, JE CHERCHE LES COYOTTES! ALLONS VOIR AILLEURS! AH! AH! PAN! PAN!

SENOR COYOTTE, VOUS ÊTES VRAIMENT L'ENNEMI LE PLUS RECONNAISSANT QUE J'AIE JAMAIS RENCONTRÉ!
REPRENDS DU FROMAGE!
FIN
GREG.

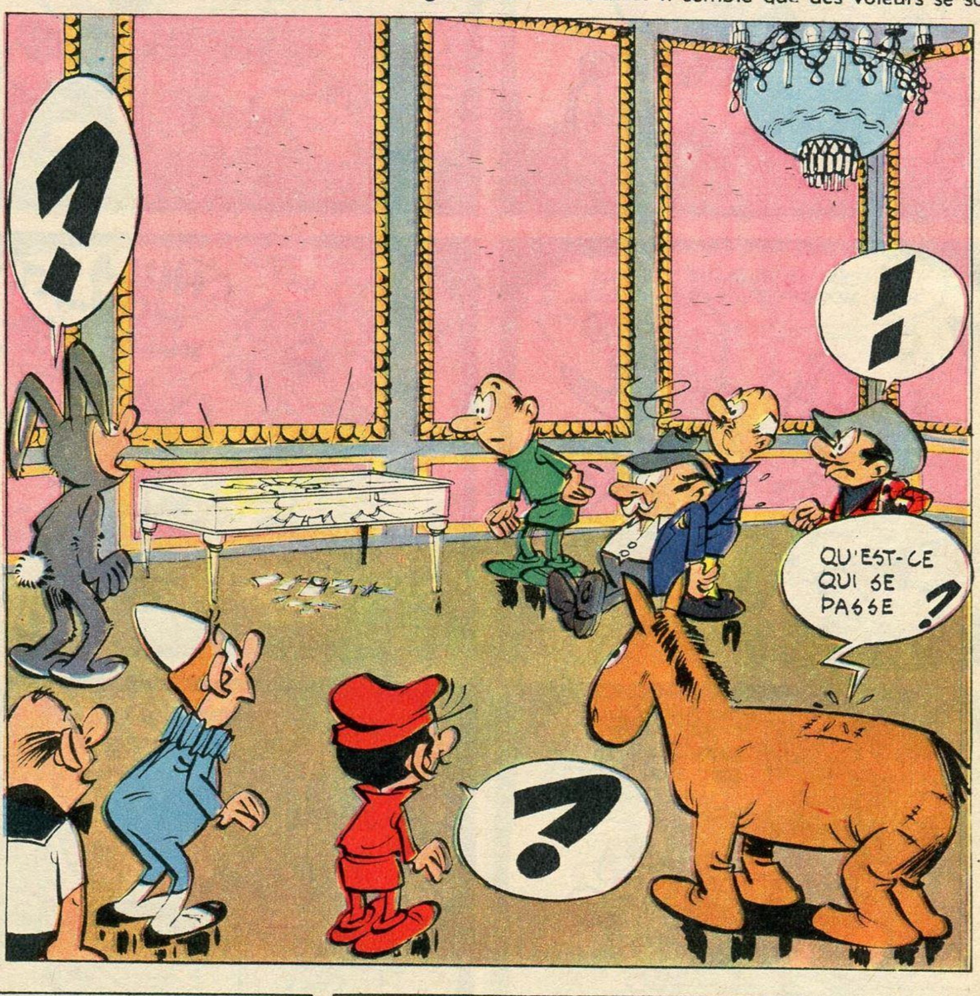


SPAGHETTI

Malgré la vigilance de Prosciutto. il semble que des voleurs se soient









ESPÈCE D'INCAPABLE! JE VOUS ENGAGE COMME DÉTECTIVE ET ON ME VOLE TOUS MES TABLEAUX ET TOUS MES BIJOUX!

ZE PRENDS L'AFFAIRE EN MAINS, PATRON



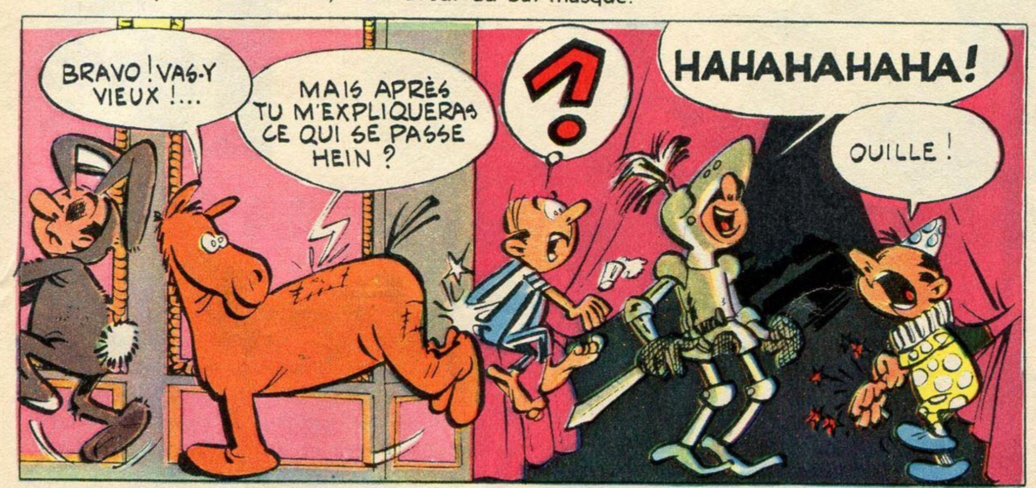




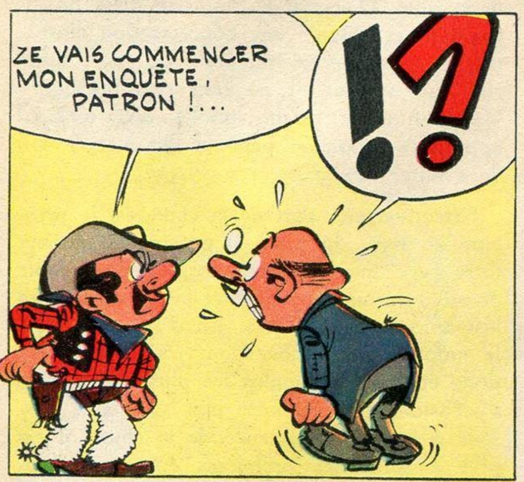
à VENISE

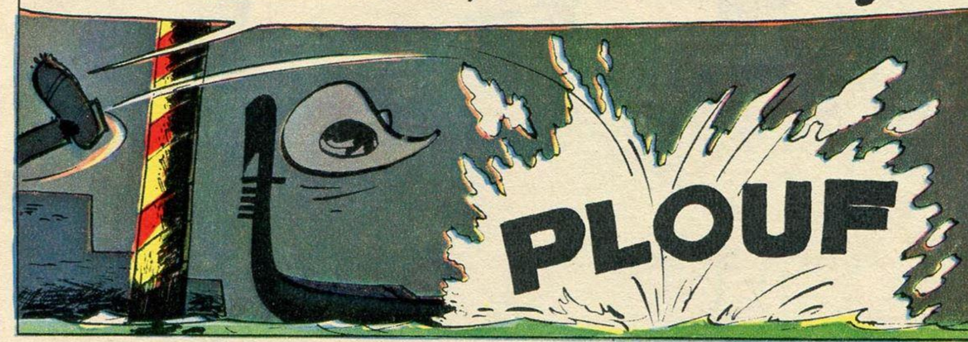
PAR
ATTANASIO
texte GOSCINNY

troduits dans le palais Costoletta, à la faveur du bal masqué.

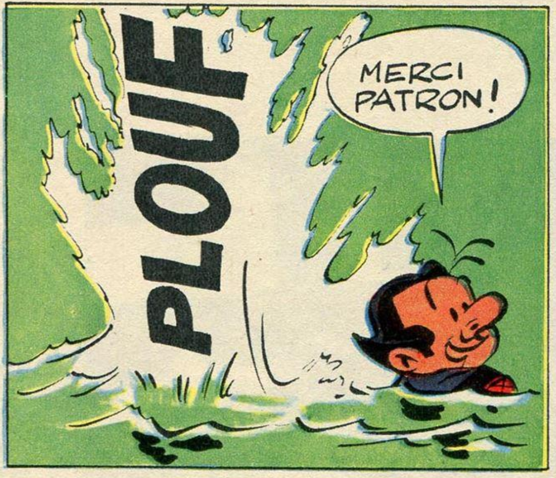




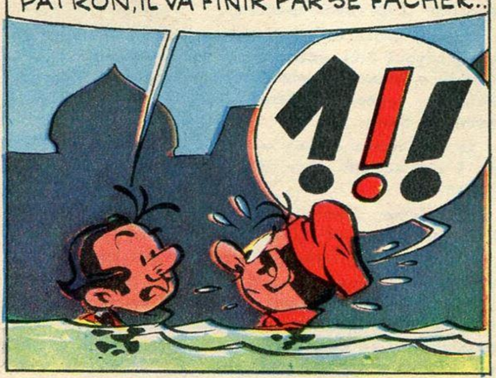
















A SUIVRE

le

NE DATE QUE

Un professeur de judo m'a dit l'autre jour : « Ce n'est pas si simple Monsieur ! Beaucoup se figurent que le fait de porter un kimono les autorise à se prétendre judoka. D'autres voudraient brûler les étapes et atteindre aux plus hauts grades en un temps record. En judo, c'est impossible. D'abord, il faut être doué physiquement et obtenir une concentration morale intense pour persévérer dans ce sport difficile. Et, surtout, il ne faut rien brusquer ! Vous dirais-je qu'un judoka doit d'abord apprendre à tomber pendant des mois avant de s'initier aux premières prises ? »

Effectivement, l'art de la chute est le principe de base du judo. Il consiste à toucher terre avec une surface du corps la plus ample possible de manière à éviter au maximum des lésions aux os saillants. En d'autres termes, le judoka doit tomber dans toutes les positions et sous les angles les plus divers sans s'occasionner le moindre mal. Quand il possède à fond cette science de la chute, il est prêt à subir ses premières épreuves pratiques et essentiellement techniques. Le judo va devenir, pour lui, un sport de défense incomparable. Et qui va lui permettre d'utiliser la force des autres à leur détriment.

Judo : sa création date de 1880

Le judo a des sources lointaines. On les trouve dans l'histoire de l'ancien jiu-jitsu que les Samouraïs, guerriers japonais, pratiquaient déjà au 16ème siècle. C'est Jigoro Kano



UNE ELITE EXTREMEMENT RARE :

il n'y a que trois 10èmes « dans » au monde

C'est encore Mikonosuka Kawaishi qui a eu l'idée de partager le judo en ceintures de différentes couleurs qui ont l'avantage de situer la valeur exacte des athlètes au cours de leur progression vers les sommets.

Les professeurs de judo sont habilités à attribuer les premières distinctions jusque — et y compris — la ceinture marron. La ceinture noire ne peut être décernée que par une Commission fédérale après le passage d'épreuves spéciales.

Voici l'ordre de ces distinctions et grades, en commençant bien entendu par la moins importante : Ceinture blanche, ceinture jaune, ceinture orange, ceinture verte, ceinture bleue, ceinture marron, ceinture noire.

Les ceintures noires sont elles-mêmes subdivisées en 5 distinctions : 1er, 2ème, 3ème, 4ème et 5ème « dans ».

Les 6ème, 7ème et 8ème « dans » portent la ceinture rouge et blanche.

Les 9èmes et 10èmes « dans » constituent une élite extrêmement rare. Il n'y a que trois dixièmes « dans » au monde, qui portent la ceinture rouge unie. Et parmi ces trois 10èmes « dans » figure un vieillard de 78 ans, le fameux Mifune dont le savoir est considéré comme une anthologie unique de tous les secrets du judo.

JUDO

DE 1880 : C'EST LA FORME HUMANISEE DE L'ANCIEN JIU-JITSU

qui eut l'idée d'étudier les différentes méthodes en activité dans le jiu-jitsu, de les comparer, de les dépouiller de leurs côtés barbares et de les refondre en une seule méthode mise au point avec tant de précision qu'on dut reconnaître très vite qu'elle atteignait à la perfection. Jigoro Kano et ses apôtres travaillèrent encore leur méthode, la codifièrent et lui trouvèrent les règles strictes qui allaient faire à la fois sa réputation et son triomphe. C'est ainsi que le judo vit le jour aux environs de 1880. Au Japon, il rencontra évidemment un succès extraordinaire mais il mit plus longtemps à s'imposer aux Amériques et en Europe.

Il fallut attendre 1935 et l'arrivée de Mikonosuka Kawaïshi en France pour assister au véritable essor du judo en dehors de son berceau japonais. Kawaïshi eut le grand mérite d'adapter le judo à la langue française et d'écarter les termes qui avaient reçu la consécration dans son pays. Rendu ainsi moins rébarbatif, le judo ne cessa de progresser en France et dans les pays européens où il recueillit surtout de nouveaux adeptes après la deuxième guerre mondiale. Le résultat direct de cette popularité grandissante, on l'a connu l'hiver dernier à Paris lorsque le colosse hollandais Antoon Geesing (1 m. 98 et 118 kg.) mit fin à la suprématie japonaise en remportant le titre mondial. Nous en avons déjà parlé dans cette rubrique et nous n'y revenons que pour souligner le fait que le judo n'est plus tout à fait une exclusivité japonaise et que, à force de travail et de volonté — ce qui était le cas de Geesing — un Européen peut également atteindre les sommets dans cette spécialité dont on ne peut jamais tout connaître. Le judo est en effet trop complexe, trop riche et même trop mystérieux pour qu'on puisse toucher à son pouvoir absolu.

La voie de la souplesse

Judo signifie exactement « voie de la souplesse ». Et dans cette traduction, est compris tout son programme : dominer par la souplesse et non par la force.

On l'a parfois comparé audacieusement à une philosophie ou à une religion. En réalité, et même si ses secrets ont appartenu pendant des siècles à une caste privilégiée de Samouraïs, il serait impensable actuellement de donner une suite à ces considérations d'ordre un peu mystique.

Le judo est un sport de combat !

Un sport de combat qui tient à la science et à l'art !

Car il exige avant tout un équilibre parfait du corps et de l'esprit, une coordination complète entre l'action et le réflexe !

Il est évidemment basé sur une très grande vitesse d'exécution et sur une connaissance approfondie des points les plus vulnérables du corps humain. Certaines prises de judo, quand elles sont exécutées à fond, peuvent provoquer des fractures ou des lésions graves.

Un des éléments essentiels du judo c'est aussi celui de l'utilisation de la force de l'adversaire. C'est-à-dire que le judoka ne résiste pas de prime abord à celui qui l'attaque mais il se laisse aller sous le poids de l'adversaire et utilise alors sa technique pour retourner cette force contre l'assaillant.

C'est ce qui explique qu'une grande partie des coups portés par le judoka, le sont au cours d'une chute en arrière. Et cela relève l'importance de l'art de tomber sur lequel nous avions insisté au début de cet article.

Sur le plan de la compétition, le judo n'est sans doute pas des plus spectaculaires et c'est normal quand deux spécialistes se trouvent aux prises. Ils passent en effet une grande partie de leur temps à étudier l'adversaire ou à essayer de le déséquilibrer par des feintes parfois imperceptibles aux yeux du profane.

Mais, répétons-le, la maîtrise en judo est surtout une affaire de patience et d'application sans relâche. Il faut trois ans à un élément doué pour atteindre à la ceinture noire qui classe dans l'aristocratie des judokas.

Et cette aristocratie, au Japon même, ne compte que 200.000 membres. Car le judo est un sport exigeant. Surtout du côté des examinateurs ! Ils n'ont jamais galvaudé les titres !

Conséquence de la victoire du Hollandais Geesing à Paris : trois catégories de poids aux prochains championnats

Forts de la supériorité de leur art, les Japonais avaient toujours nié que la création de catégories de poids soit devenue une nécessité en judo, comme elle le fut jadis pour la lutte, les poids et haltères et la boxe. Mais les derniers championnats du monde disputés à Paris, qui se terminèrent par la victoire du Hollandais Antoon Geesing, les ont obligés à reconsidérer un problème qui, jusqu'alors, n'en était pas un puisque la suprématie des judokas japonais était assurée quelles que soient les différences de poids enregistrées. Or, il a été prouvé qu'en judo, comme dans tous les autres sports de combat, le poids devait normalement jouer son rôle à partir du moment où deux adversaires de classe égale s'affrontent mais que l'un d'eux bénéficie d'un avantage qui se chiffre par la vingtaine de kilos.

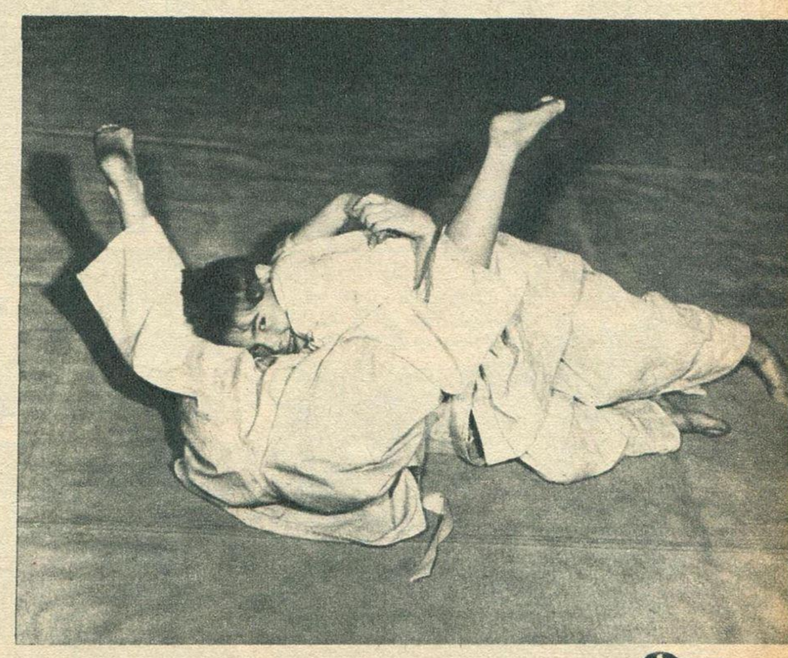
C'est ce qui est arrivé avec Geesing et les Japonais que l'on avait placés sur son chemin. En finale, même l'as Koji Sone ne put surmonter ce handicap.

On en a conclu très logiquement — et cette fois les Japonais profondément ulcérés ont marqué leur accord — que trois catégories de poids régiraient à l'avenir toutes les compétitions officielles.

Aux prochains championnats du monde et déjà aux championnats d'Europe qui se sont déroulés en mai à Essen, le judo a groupé ses pratiquants dans les catégories suivantes :

Poids légers: en-dessous de 68 kg.
Poids moyens: de 68 kg à 80 kg.
Poids lourds: au-dessus de 80 kg.

Notons toutefois que la compétition toutes catégories est maintenue et qu'un judoka de 70 kg. pourra toujours défier un homme de plus de 100 kg.

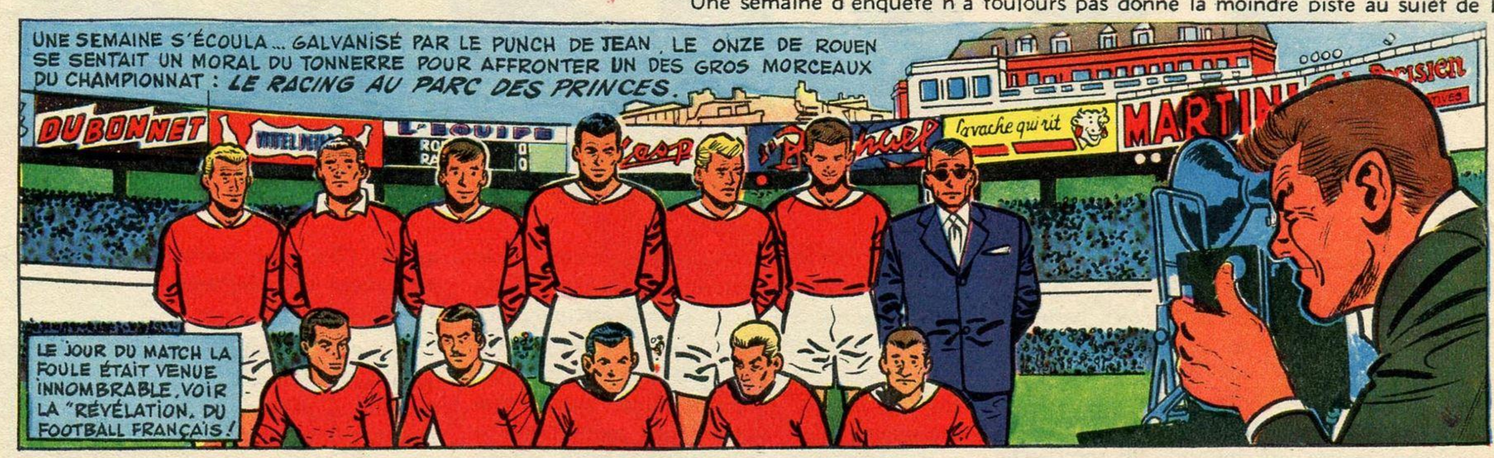








Une semaine d'enquête n'a toujours pas donné la moindre piste au sujet de Jimm



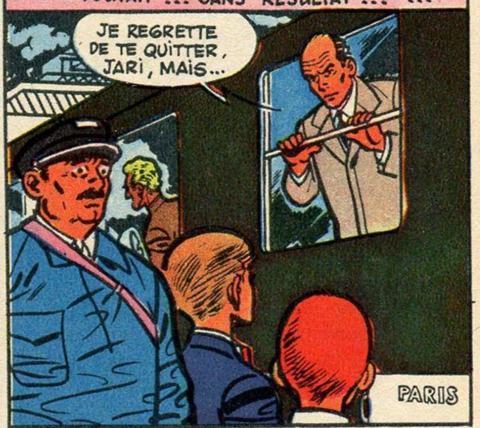
LA R.T.F. AVAIT MÊME REÇU L'ACCORD DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE FOOTBALL ASSOCIATION POUR DIFFUSER EN DIRECT LA SECONDE MI-TEMPS DE LA PARTIE ...

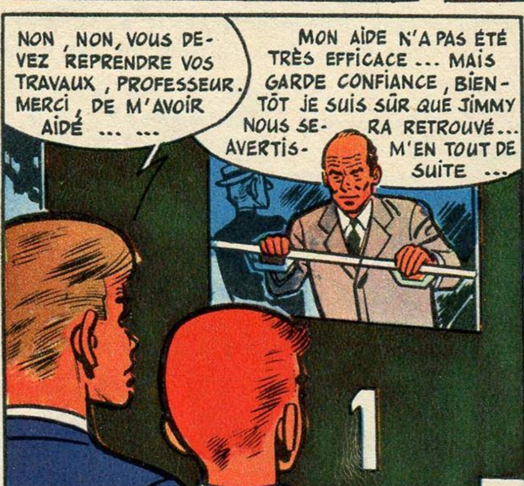


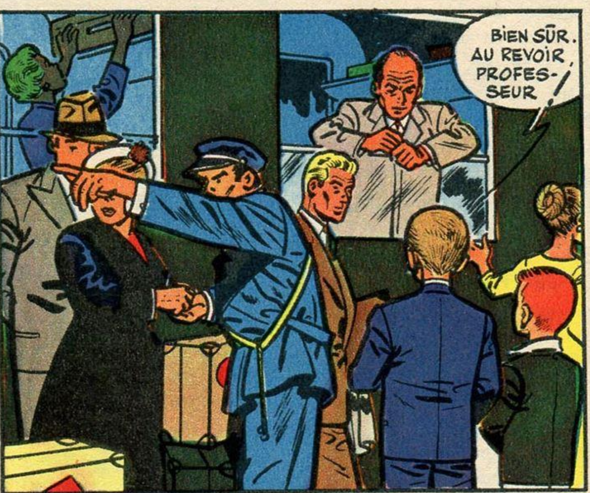
PERSONNE NE FUT DÉÇU ... AU REPOS LE SCORE ÉTAIT DE 1 À 1 ... LE BUT DE ROUEN AVAIT ÉTÉ INSCRIT PAR ..."JEAN" SUR UNE PASSE DE SON INTÉRIEUR DROIT...

DUBONNET
L'ÉQUI
ROUEN
RACING

CEPENDANT CE MÊME APRÈS-MIDI, JARI DÉSESPÉRÉ CONDUISAIT LE PROFESSEUR JOUVRAY À SON TRAIN. CHACUN AVAIT ENQUÊTÉ DU MIEUX QU'IL POUVAIT ... SANS RÉSULTAT ...

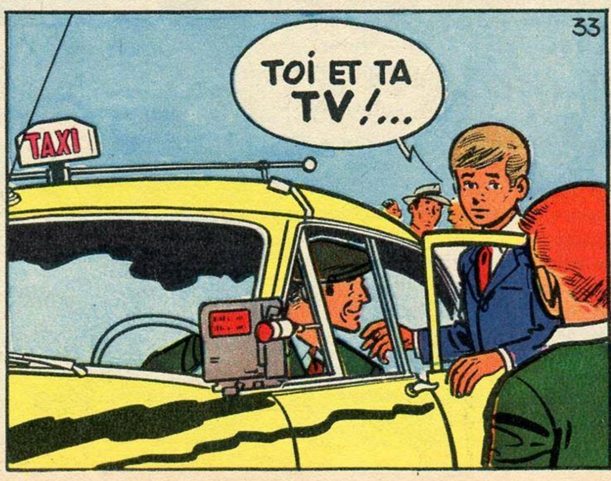










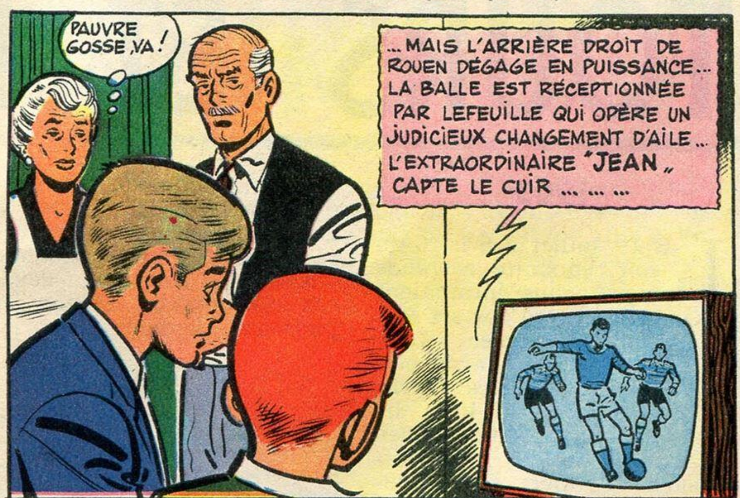




ème GOAL



Jari ne peut savoir que son ami n'est autre que « Jean », le footballeur amnésique.



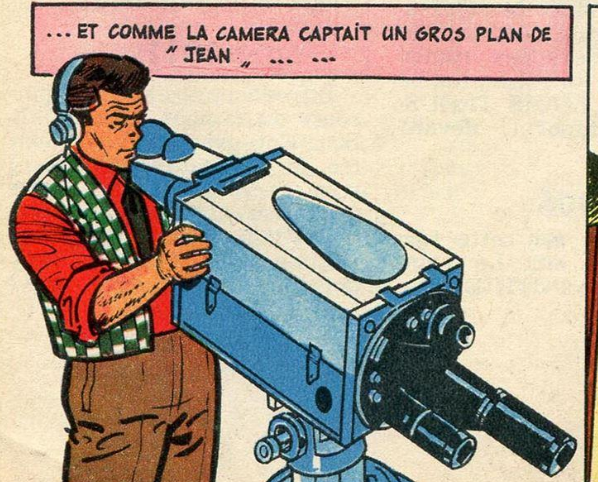


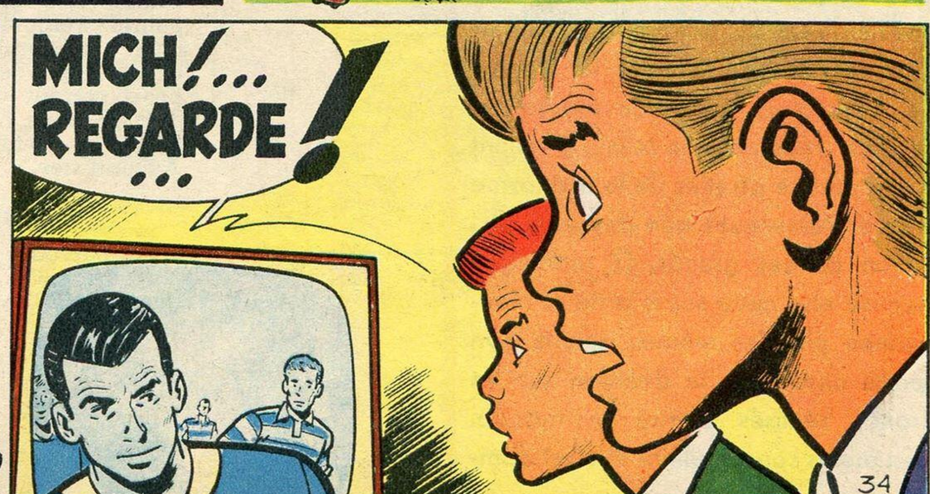




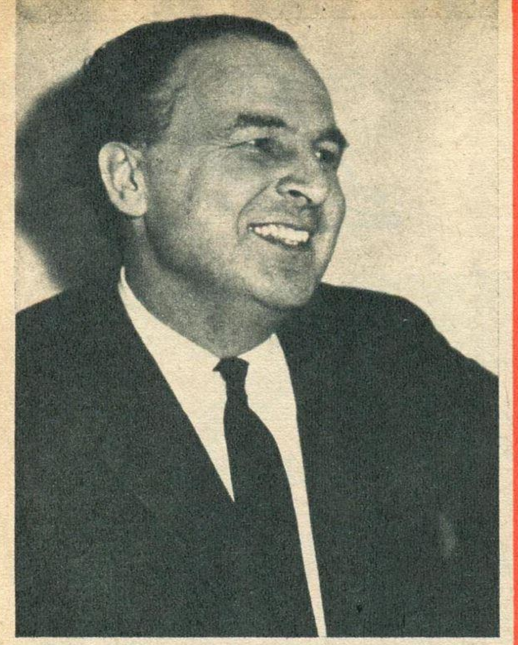








A SUIVRE

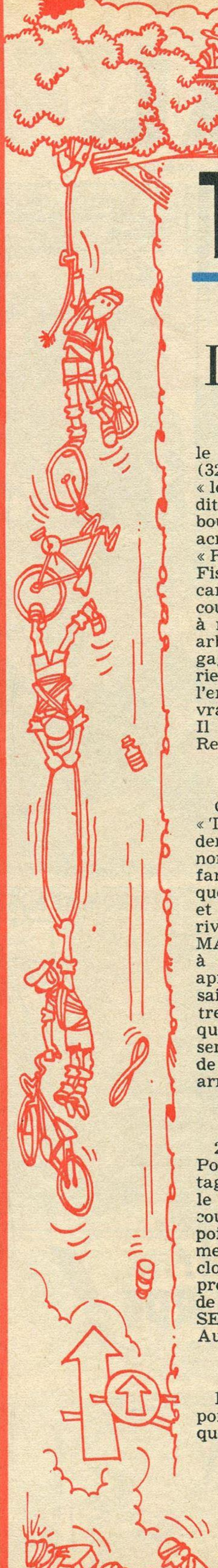


Allo, allo, ici Luc Varenne

SOUVENIRS DU TOUR DE FRANCE

ALORS que nous pédalons (?) gaiement sur les routes de France en compagnie des géants de la route (quand je dis « nous », vous me comprenez : il n'est question que des coureurs, vous l'aviez probablement deviné) nous ne pouvons nous empêcher de songer aux grands absents. Le plus grand de notre génération, je vous l'ai déjà confié, fut sans conteste Fausto Coppi; le plus « charmeur » : Hugo Koblet; le plus enragé : Ferdi Kubler; le plus volontaire : Louis Bobet; et le plus chanceux : Jacques Anquetil... Je ne puis pas les citer tous !

Ces grands noms ainsi jetés sur le papier ne peuvent être effacés de nos mémoires. On pouvait dire alors, presque à coup sûr, où ces aigles allaient s'envoler vers la victoire. La plupart du temps ils choisissaient la montagne. Les étapes contre la montre, si elles leur réussissaient aussi, n'étaient qu'une preuve de plus de leur énorme maîtrise. Remarquez que depuis la disparition de ces grands, la montagne n'accuse plus cette supériorité et n'occasionne plus les mêmes dégâts. On reporte davantage la décision sur les chronos réalisés contre la montre. C'est moins spectaculaire et c'est dommage !



TOURS ET D

1903

LE 1er juillet à 5 h 16 du soir, soixante costauds moustachus entamaient la première des six étapes du premier « Tour de France ». Parmi eux le Savoyard Maurice Garin (32 ans, 1 m 63, 61 kgs) dit « le ramoneur », Aucouturier dit « Le Terrible », le garçon boucher Pothier, le clown-acrobate Barroy, Cornet dit « Rigolo », le Belge Joseph Fischer dit « Le Grimpeur »... car, un jour, à l'issue d'une course de 72 h, il s'est élancé à moitié-fou au sommet d'un arbre ! MAURICE GARIN gagna trois étapes (Aucouturier deux, Laeser une) et l'emporta finalement en couvrant les 2.426 km en 94 h 33. Il précédait de trois heures René Pothier.

1904

Cette seconde édition du « Tour » faillit bien être la dernière. Il s'y commit de nombreuses irrégularités. De fanatiques supporters attaquèrent à coups de pierre... et même à coups de feu, les rivaux de leurs poulains. MAURICE GARIN l'emporta à nouveau. Mais trois mois après l'arrivée, les commissaires disqualifiaient les quatre premiers, proclamant vainqueur — à son grand ahurissement — un jeune coureur de 20 ans, HENRI CORNET, arrivé cinquième.

1905

2.975 km en onze étapes. Pour la première fois, la montagne (le ballon d'Alsace et le Col Bayard) entre dans la course. Le classement par points remplace le classement « au temps ». 125 kgs de clous semés sur les routes provoquèrent une hécatombe de crevaisons. LOUIS TROUSSELIER l'emporta devant Aucouturier.

1906

Le parcours est cette fois porté à 4.637 km. Le vainqueur RENE POTHIER, le meilleur grimpeur de son époque, atteignit le sommet du Ballon d'Alsace avec une heure d'avance. Sur le sommet vosgien, un monument devait commémorer ce premier exploit dans la montagne.

1907

14 étapes. Vit la victoire du poulaire PETIT-BRETON (de son vrai nom Lucien Mazan) idole des foules à cause de son amour du « panache ».

1908

Gros succès : 114 coureurs prennent le départ. Jamais on n'avait vu défiler un tel peloton. PETIT-BRETON allait réaliser le premier « doublé » du Tour, après une chaude bataille contre le géant luxembourgeois François Faber (1 m 89, 98 kgs), lequel termina la 4ème étape victorieux... mais sans fond de culotte !

1909

149 partants. Le gagnant — le terrassier luxembourgeois FRANÇOIS FABER — collectionna les victoires d'étapes : 6 sur 14 ! Pour la première fois, un autre qu'un Français enlevait le Tour !

1910

15 étapes. Cette fois, les grands cols pyrénéens — Peyresourde, Aspin, Aubisque et Tourmalet — entrent dans le programme. La course se résuma en un farouche duel Fabel-Lapize. Victime d'une chute causée par un chien, Faber dut finalement s'incliner devant le jeune Français OCTAVE LAPIZE.

1911

Introduction dans le parcours du fameux col du Galibier. Epreuve très mouvementée, où les leaders surgissent pour s'écrouler les uns après les autres. Duboc était en tête à Bayonne, lorsqu'il s'écroula victime d'une tentative d'empoisonnement. Il fut sauvé







ÉTOURS DU "TOUR"

par un brave paysan, qui surgit tenant une purge dans la main... et un vase de nuit de l'autre. Faber ayant abandonné à la 12ème étape, ce fut GUSTAVE GARRIGOU qui enleva ce Tour.

1912

Première victoire belge avec ODILE DEFRAYE (né le 1-12-1890) à Rumbeke) et quelle victoire ! Outre Defraye, six autres belges se classaient dans les dix premiers !

1913

Deuxième victoire belge, grâce à l'Anderlechtois PHILIPPE THYS, surnommé « Le Basset » à cause de ses puissantes et courtes jambes. Dans le Tourmalet, le grand rival de Thys, le Français Eugène Christophe cassa sa fourche. Christophe dut faire quatorze kilomètres à pied son vélo sur l'épaule, avant de trouver une forge de campagne. Il répara lui-même, surveillé par quatre commissaires. On était loin du temps où la voiture suiveuse allait dépanner les coureurs !

1914

Ce 12ème Tour de France démarra le 28 juin, le jour même où l'archiduc François Ferdinand d'Autriche était assassiné à Sérajevo, étincelle qui alluma la Grande Guerre Mondiale. PHILIPPE THYS y devait remporter le premier « doublé » pour la Belgique.

1919

Repris après 5 ans d'interruption, ce Tour n'alignait que 69 coureurs. Son fondateur Henri Desgrange venait d'imaginer le «maillot jaune» (de la couleur du papier de son journal « L'Auto »). Le Français Eugène Christophe fut le premier à le revêtir. C'est pourtant un Belge, FIRMIN LAMBOT de Charleroi qui devait enlever finalement l'épreuve. Fait curieux, Lambot gagnait sans avoir jamais remporté une seule victoire d'étape, mais en bénéficiant d'une pénalisation d'une heure infligée à Heusghem. Signalons encore ce trait amusant : Lambot se munissait toujours de 600 frs, afin de pouvoir, en cas d'accident... acheter un nouveau vélo en cours de route !

1920

Véritable festival des coureurs belges, qui emportent 12 des 15 étapes. PHILIPPE THYS gagne pour la troisième fois, réalisant — après ses victoires de 1913 et 1914 — le premier « triplé » du Tour ! Six autres Belges le suivaient au classement général. Le premier Français, Honoré Barthélémy, n'était que 8ème.

1921

Nouvelle victoire belge avec LEON SCIEUR (34 ans) né à Florennes.

1922

Le carolorégien FIRMIN LAMBOT, déjà gagnant en 1919, donne à la Belgique sa septième victoire consécutive dans le « Tour ».

1923

Fut surtout un duel entre l'Italien Bottechia et le « pur-sang » François Pélissier, pédaleur plein de qualités mais nerveux et colérique. HENRI PELISSIER l'emporta, stoppant le règne des Belges, maîtres du Tour depuis 1912.

1924

Déjà second en 1923, le maçon transalpin OTTAVIO BOTTECHIA inscrit pour la première fois le nom de l'Italie au glorieux palmarès.

1925

BOTTECHIA renouvelle son exploit (premier « doublé » pour l'Italie). Ce beau champion devait tragiquement finir en juin 1927. On retrouva son corps, près de son vélo, sur un petit chemin de Pordenone. Il avait été tué à coups de pierre par un paysan auquel il avait maraudé... une grappe de raisin pour se désaltérer !

1926

L'extraordinaire grimpeur LUCIEN BUYSSE redonne une victoire à la Belgique. Au classement général, Buysse précédait de 2 h 23' 28" son plus proche rival, Nicolas Frantz. Le dernier était à plus de 28 heures !

1927

Le Luxembourgeois NICOLAS FRANTZ l'emporte avec deux heures d'avance sur De Waele. Au Parc des Princes, Frantz déclare calmement : « Maintenant que je sais ce que c'est, je gagnerai encore le Tour ».

1928

C'est bien ce que NICOLAS FRANTZ fit l'année suivante, inscrivant le premier « doublé » pour le Grand-Duché.

1929

Vit la victoire du Flandrien MAURICE DE WAELE (33 ans) l'un des plus voraces « mangeurs de kilomètres » qu'ait produit le cyclisme. Durant sa dernière année de course, en 1931, De Waele ne couvrit-il pas 15.000 km en compétition ?

1930

Ce Tour inaugure la célèbre « caravane publicitaire » et marque un retour pour quatre ans des victoires françaises. Le titi parisien ANDRE LEDUCQ, gravement blessé dans la descente du Galibier, fut, après une poursuite infernale, ramené par Magne et Pélissier sur les hommes de tête, l'Italien Guerra et Trueba dit « la Puce espagnole ». Leducq sauvait ainsi son maillot jaune.

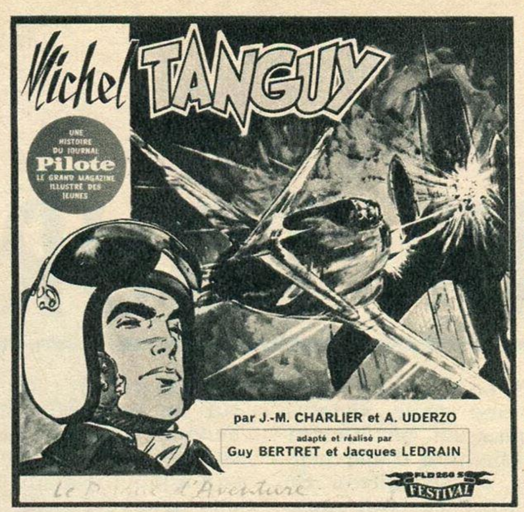
(à suivre)



TOURNONS LE DISQUE

AVEC JEAN MICHEL PATRICK





De l'aventure à vous couper le souffle :

MICHEL TANGUY

CE jeune pilote et son inséparable ami « Laverdure », vivent des aventures extraordinaires à la recherche d'une ogive de fusée qui risque de tomber dans les mains de puissances ennemies. Les recherches vont être fatales à un autre pilote tandis que son coéquipier blessé tombera à deux cents mètres de l'ogive, mais le froid et le gel l'obligeront à attendre les secours et peut-être la mort. La situation se compliquera encore, quand Michel Tanguy et Laverdure s'échoueront près du pilote blessé. La suite, sur ce 25 cm... (Festival-Victory FLD 260).

Citons, Marcel Vilette qui a enregistré sur le terrain même du centre d'Essai en vol de Bretigny, les bruits nécessaires à l'action. C'est une fois de plus Roger Cloose qui signe très adroitement l'ensemble de la réalisation technique du disque. Avec les voix de Yves Furet (Tanguy) et Jacques Jouanneau (Laverdure).

LE DERNIER

« HALLYDAY »

« Ya, ya Twist » et « La Faute du Twist » sont deux chansons twistantes, on ne pourrait d'ailleurs faire mieux dans le genre ; signalons aussi « Sam'di soir » dont les paroles de Charles Aznavour et la musique de Gilbert Garvarentz sont rythmées en forme de Rock très endiablé. De son vrai nom, Jean Philippe Smet, Hallyday poussait la chansonnette depuis l'âge de 9 ans ; son chiffre de vente est aujourd'hui de deux millions de disques par an. Son nom il le tient dit-on d'un certain Lee, son père adoptif qui, né dans l'Oklahoma, y avait connu un docteur dont la chance était proverbiale. Quand Johnny se lança dans la chanson, il lui conseilla de prendre pour pseudonyme le nom du vieux médecin à qui tout réussissait. Le docteur s'appelait Hallyday !

(Philips 432.739.)





PAS DE VACANCES SANS TINTIN !

FAITES VOS JEUX

SOLUTIONS

1.

A : Autriche.
B : Belgique.
CH : Suisse.
D : Allemagne.
LR : Lettonie.
SU : Russie.
P : Portugal.
G : Guatemala.
GB : Gr. Bretagne
I : Italie.
H : Hongrie.
ET : Egypte.

2.

a) Boeing.
b) Caravelle.
c) Convair.

3.

A-3.
B-2.
C-5.
D-4.
E-1.

DITES COMME MAMAN

Chez moi Madame, il fait propre dans les coins ! car j'emploie le Lavécire qui lave et cire

GRATUIT



Vermeer de Delft : Le verre de vin.
Un des tableaux de la collection « Les chefs d'œuvre de la peinture » 18 séries de 5 tableaux en couleurs. Par série : 200 pts. TINTIN.

Le TIMBRE TINTIN t'offre également

La **GEOGRAPHIE** en **PHOTOS COULEURS**
Belgique (2 tomes) — Europe (4 tomes) — Amérique (1 tome paru). 67 séries de photos-couleurs. Par série : 50 pts.

L'HISTOIRE DU MONDE
33 séries de 15 chromos en couleurs. Par série : 50 pts.

LES CHROMOS TINTIN : Aviation — Aérostation — Marine — Automobile. 46 séries de chromos couleurs présentés par Tintin : par série : 100 pts.

LE TIMBRE TINTIN EST UN CADEAU DE VALEUR SUR UN PRODUIT DE QUALITE :

Victoria — Prosmans — Palmolive — Colgate — Hacosan — Editions du Lombard — Palmafina — Tosolli — Ju'cy & Whip — Nosta — Pana — Clé d'Or — Fruits Tintin — Porte plume Le Tigre — Vandenheuvel — Materne.

Envoie tes points au **TIMBRE TINTIN** 1-11, av. P.H. Spaak, Bruxelles 7 ou échange-les au **MAGASIN TINTIN** (même adresse) ou dans tous les magasins **A L'INNOVATION.**

Ce journal doit être vendu au prix imposé et ne peut en aucun cas être compris dans un portefeuille de lecture, ni être donné en location.

L'hebdomadaire « TINTIN » est édité par les Editions du Lombard 1 à 11 av. P.-H. Spaak (Place Bara), Bruxelles 7. - C.C.P. 1909.16. -
Editeur-Directeur : Raymond Leblanc, 9, av. I. Gérard, Bruxelles 16.
Rédacteur en chef : Marcel Dehaye.
Impression hélio : S.A. PERIODICA.

Canada : 20 cents. — Autres pays : 12 F.

TINTIN DANS LE MONDE

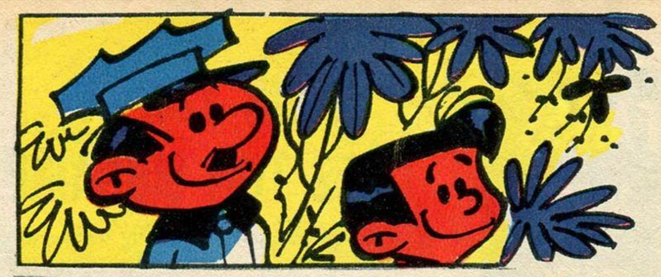
France : DARGAUD S. A. 31, rue du Louvre, Paris 2e.
Suisse : INTERPRESS S. A., 1, rue Beau Séjour, Lausanne.
Hollande : G.-H. RAAT, Doklaan, 129, Rotterdam Zuid.
Canada : PERIODICA Inc., 5090, av. Papineau, Montréal 34 (Qué)

ABONNEMENTS

	Belgique	Canada	Autres pays
3 mois	120.— F.	$ 2,75	130,— F.
6 mois	230.— F.	$ 5,50	260,— F.
1 an	450.— F.	$ 10.—	520,— F.

REGIE PUBLICITAIRE publi art* 22.56.00





STRAPONTIN

Les Molomolo ont réussi à capturer un gorille pour le Protesseur























et le GORILLE

DESSINS BERCK. TEXTE GOSCINNY

Petipois qui va s'en servir pour une curieuse expérience.



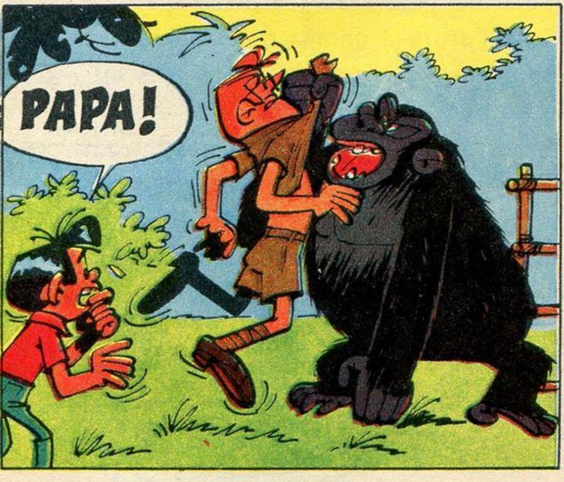


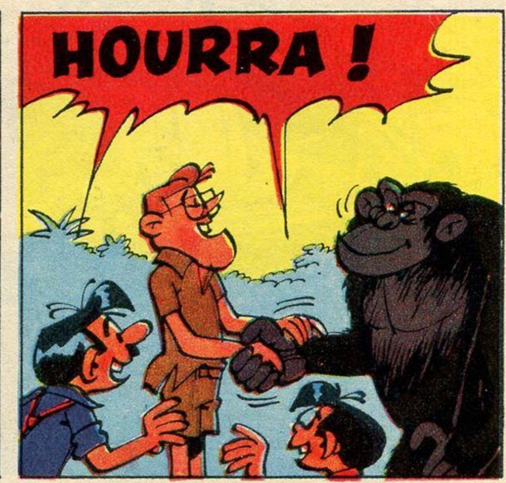




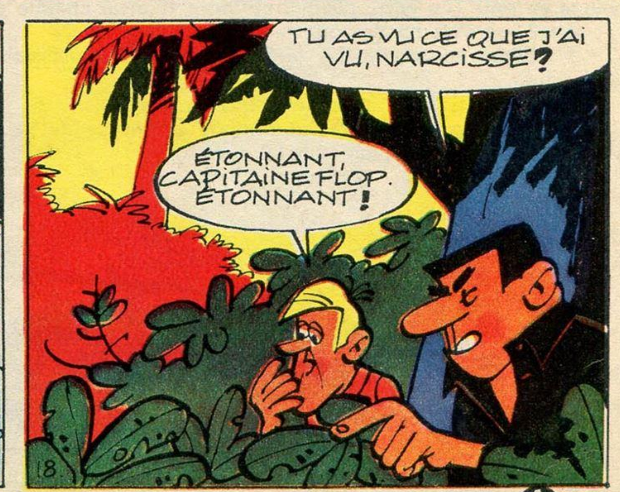










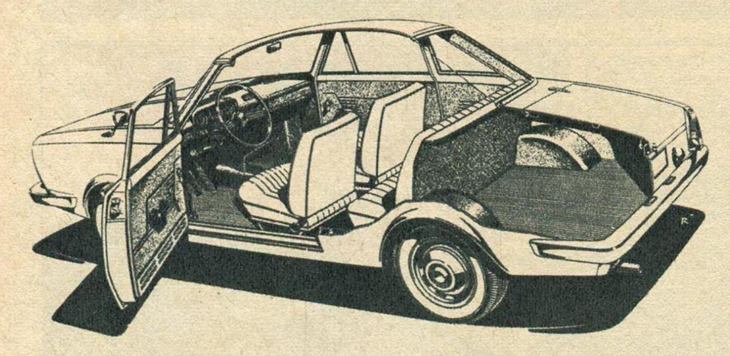


A SUIVRE

AUTO-UNION 1000 SP COUPE

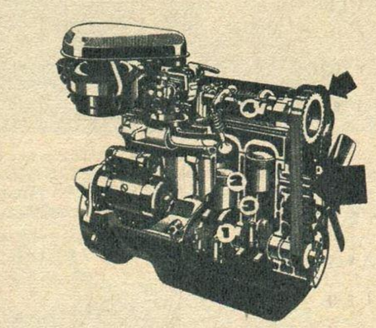
CE modèle, qui existe également en version roadster, est désormais équipé du système de lubrification Lubrimat et de freins à disque à l'avant.
Son moteur deux temps de 981 cm3 dé-veloppe une puissance de 55 CV (DIN) à 4.500 t/m.
La 1000 SP possède une boîte de vitesses à 4 rapports synchronisés et également

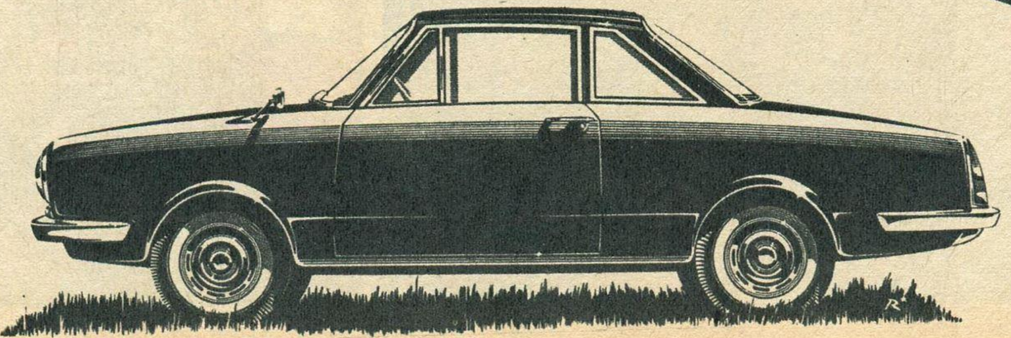
GLAS COUPÉ S.1004



DANS le numéro de Noël 1961, il a été question de la commande de l'arbre à cames de cette voiture. Rappelons que l'entraînement de cet arbre à cames est assuré par une courroie en néoprène armé.
La vue ci-contre met bien en évidence le gigantesque coffre à bagages (contenance 500 l.) et l'aspect confortable de l'habitacle. Le moteur, monté en porte-à-faux à l'avant, n'empiète pas sur le volume de l'habitacle. Le tunnel de boîte de vitesses et de l'arbre de transmission est seul visible.

Voici une vue technique du moteur de la S.1004.
La grande flèche noire montre la courroie en néoprène armé qui entraîne l'arbre à cames.
La petite flèche noire montre le pignon à taille droite monté en bout d'arbre à cames.
La flèche n° 1 présente un maneton de vilebrequin qui repose sur un palier. Il y a 5 paliers en tout (un entre chaque cylindre et un à chaque extrémité).
En 2, on voit un des quatre pistons.
3 indique une bielle. La bielle réalise la transmission de l'effort entre le piston et le vilebrequin.
La petite flèche n° 4 montre l'une des cames.
Depuis la première présentation du prototype de la 1004, la commande des soupapes a été améliorée afin de faciliter leur réglage.





le dispositif « roue libre », cher à Auto-Union. Sa vitesse de pointe et de croisière est d'environ 140 km/h.



Caractéristiques techniques

Moteur :

4 cylindres en ligne.
Arbre à cames en tête.
Cylindrée : 992 cc.
Alésage x course : 72 x 61 mm.
Puissance maximum : 42 CV D(IN) à 4.800 t/m

Dimensions :

longueur : 3,82 m.
largeur : 1,50 m.
hauteur : 1,35 m.
poids : 720 kgs.

Vitesse maximum : 135 km/h env.

Consommation : env. 7 litres

● GRAISSAGE SEPARE. ● 841 CM3. ● FREINS AV A DISQUE

LA SAAB 96 SPORT

La nouvelle SAAB 96 Sport succède à la 750 Gran Turismo à laquelle elle reprend pratiquement la même carrosserie et le même équipement super-soigné.

Tout l'intérêt de ce modèle réside en sa partie mécanique. La grande nouveauté : le moteur 3 cylindres — toujours à deux temps — dont la cylindrée a été portée à 841 cm3. La puissance maximum est de 52 CV (DIN).

Chaque cylindre est alimenté par un carburateur Solex. Cette disposition assure une alimentation équilibrée et procure au moteur une grande souplesse de fonctionnement.

Système de graissage séparé

Pour sa 96 Sport, Saab a étudié un système de graissage séparé du moteur. Ce système est tout à fait différent du Lubrimat Auto-Union, en ce sens qu'il n'y a aucun mélange de l'huile et de l'essence. Dans le système Lubrimat, l'essence et l'huile se mélangent au niveau du carburateur. Dans le moteur SAAB, une pompe envoie de l'huile sous pression aux points à lubrifier.

Un réservoir de trois litres, équipé d'un voyant de contrôle, est placé sous le capot-moteur. Cette quantité suffit pour 1.500-2.000 km. La consommation d'huile varie, bien entendu, en fonction de l'effort demandé au moteur.

Signalons que les bougies qui équipent ce moteur sont d'un type nouveau, résistant aux efforts imposés par ce moteur à haut rendement.

Des freins à disque Lockheed sont montés à l'avant, tandis qu'à l'arrière on trouve des tambours de la même marque.

Une vraie Grand Tourisme

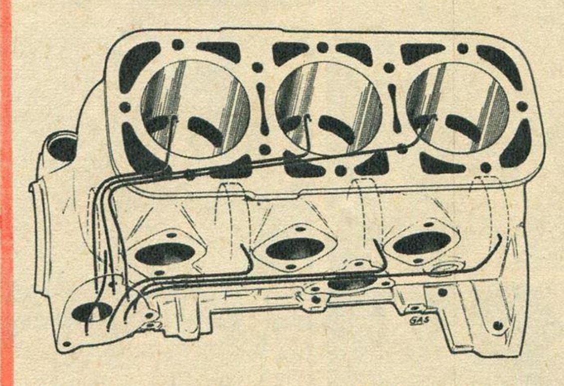
L'habitacle de la SAAB 96 Sport est un des plus réussis que nous connaissions. Il est étudié pour assurer le transport de deux personnes en tout confort. La banquette arrière peut accueillir deux autres passagers, mais est également prévue pour recevoir un supplément de bagages.

L'équipement de bord, exceptionnellement complet, de cette voiture, comporte : compte-tours, tachymètre, jauge d'essence, thermomètre pour l'eau de refroidissement, et des lampes-témoin pour la pompe à huile, la batterie, l'éclairage et les clignotants.

Le volant est du type compétition en bois et aluminium.

La 96 Sport doit pouvoir renforcer encore le prestige de la SAAB dans les rallyes internationaux.

Philippe



On voit très bien sur ce dessin technique les sept conduites de graissage qui partent de la pompe à huile (à gauche). Il y a une conduite pour chaque cylindre et une pour chaque palier du vilebrequin.

SAAB 96 SPORT

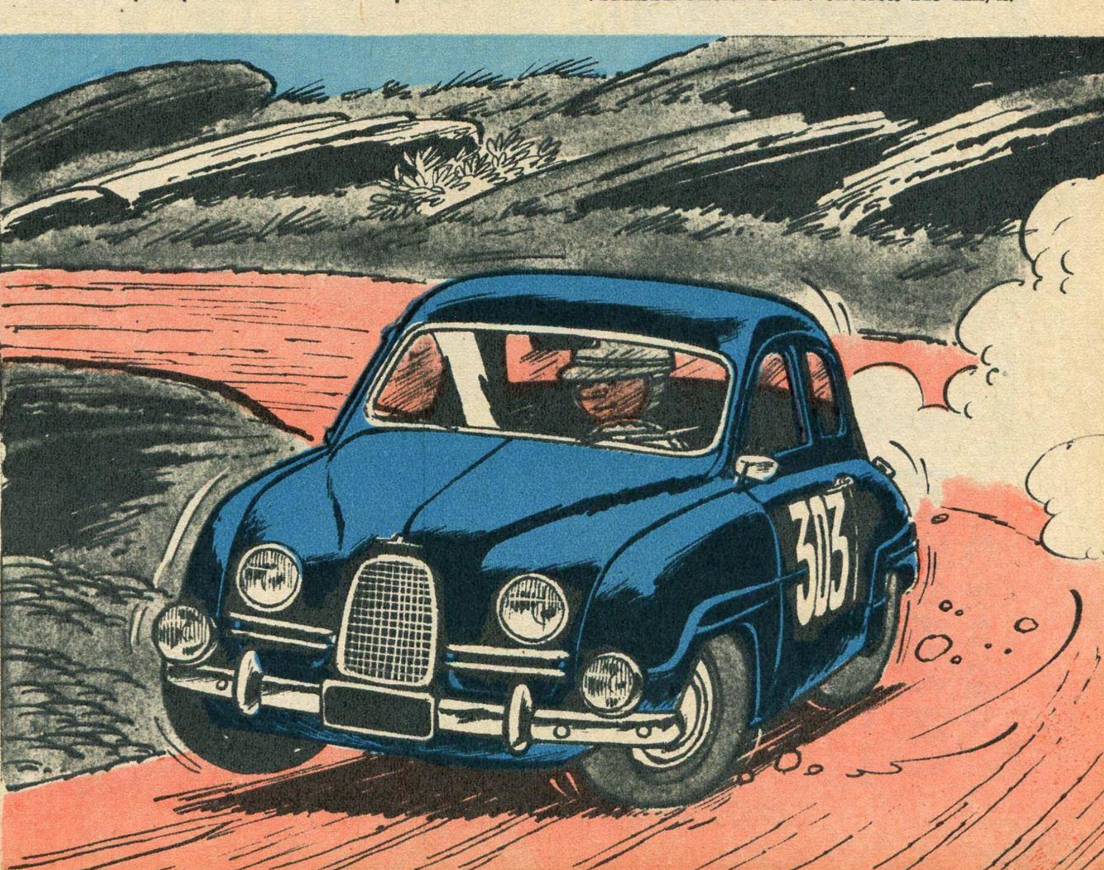
MOTEUR : 3 cylindres en ligne, deux-temps.
Alésage x course : 70 × 72,9 mm.
Cylindrée : 841 cc.
Puissance maximum : 52 CV (DIN).

TRANSMISSION : Traction avant.
Boîte à quatre rapports tous synchronisés.

FREINS : AV à disque.
AR à tambour.

SUSPENSION : AV roues indépendantes.
AR essieu rigide.

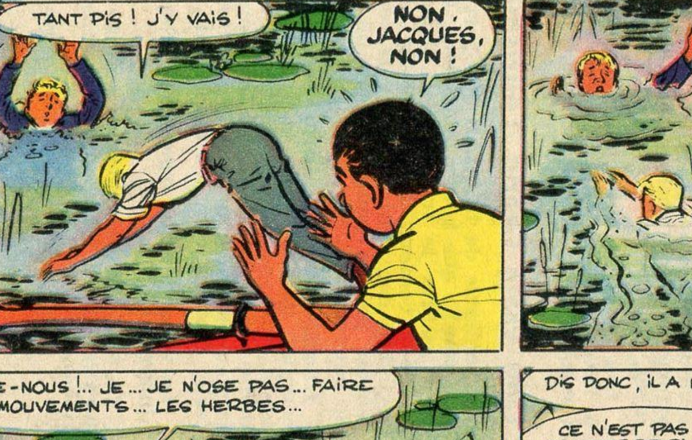
VITESSE MAXIMUM : environ 145 km/h.

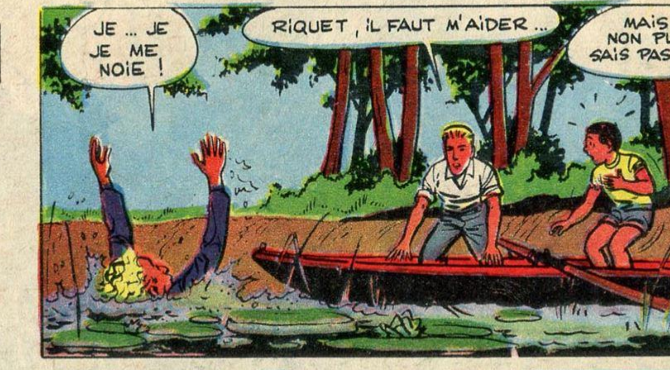


GRAINE DE CHAMPION

Une passionnante histoire dessinée par Jean Graton et offerte par

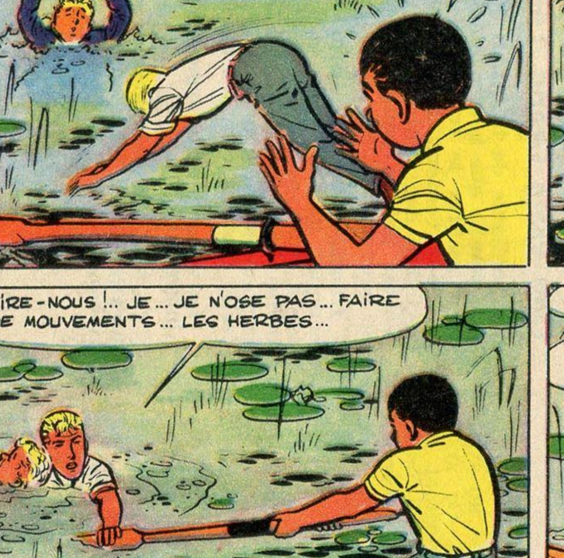


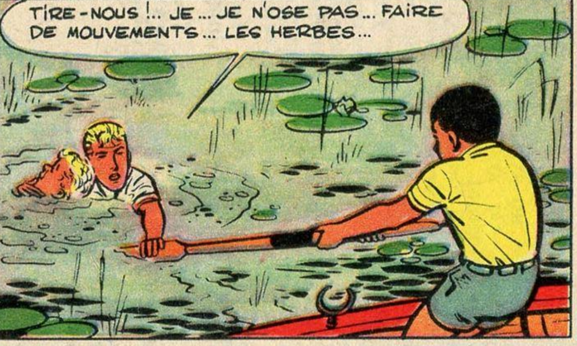






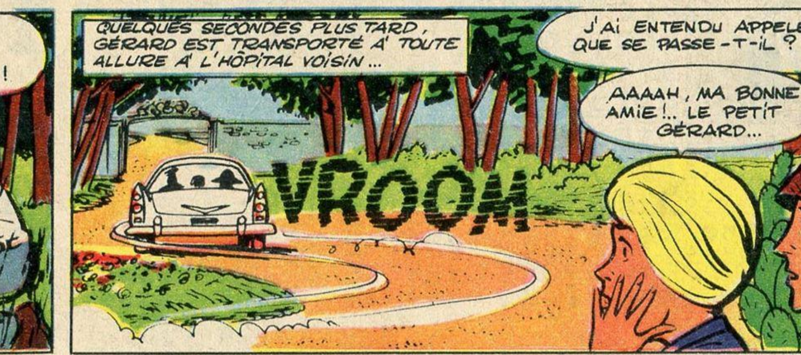


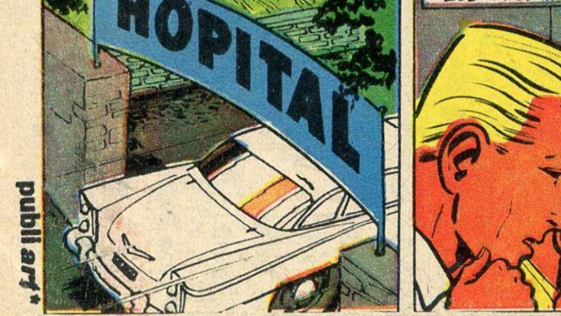
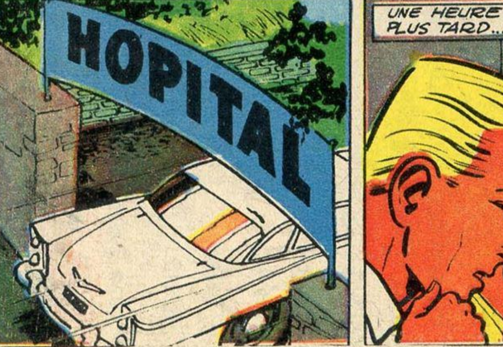



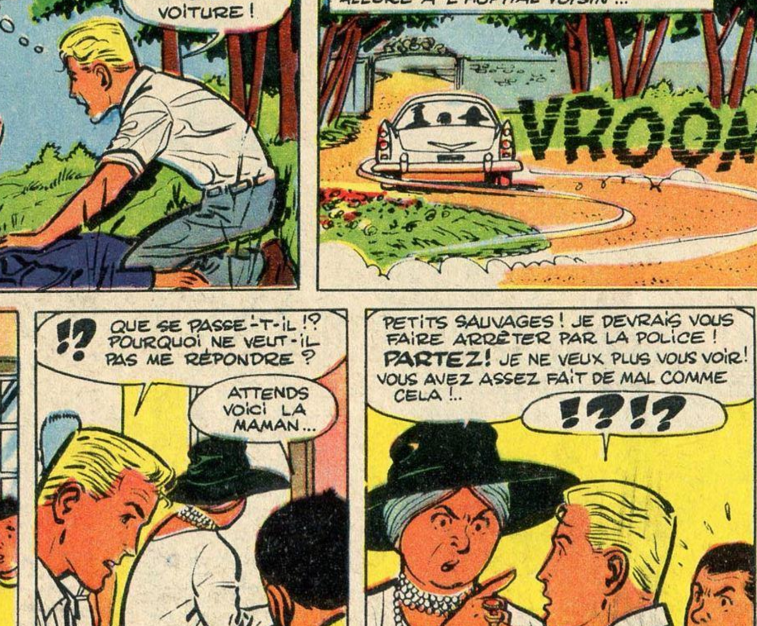


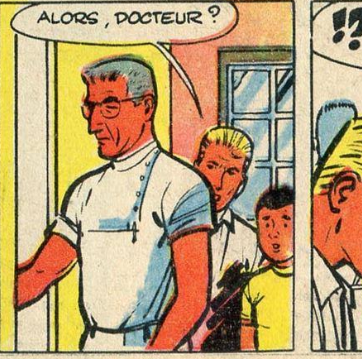
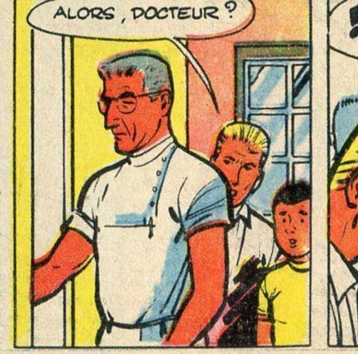




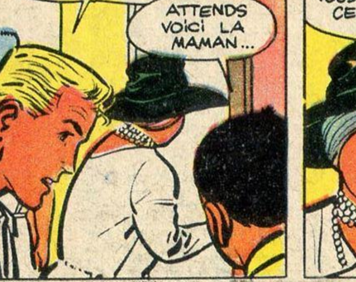













(A suivre)

Bientôt la 2ème série de circuits de la ROUTE DES JEUNES BP! Ne manque pas de t'inscrire lorsqu'ils passeront dans ta ville : GENK, place du Marché, du 5 au 8 juillet; St.-Ghislain, du 10 au 12 juillet, place de la Gare.

Pour la 3ème année consécutive,

SCALEXTRIC organise son GRAND PRIX DE BELGIQUE

doté de trois coupes et de 50.000 fr de prix !



Ton ami Roger Claude commente la remise des Coupes lors de la finale du Championnat de Pâques.

Inscris-toi dans une des séries :

★ **Grand Prix Automobile :**

pour garçons de 7 à 14 ans

★ **Grand Prix de Moto-Cross :**

pour garçons de 15 à 20 ans

★ **Coupe des Dames :**

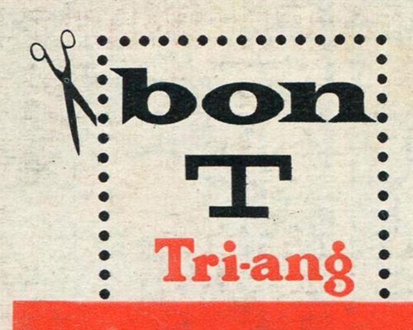
pour jeunes filles de tout âge.

La finale nationale aura lieu au Salon International des Jeunes à Bruxelles au mois de décembre.

MAIS ATTENTION : Pour pouvoir prendre part aux éliminatoires, il faudra être porteur du « BREVET DE PILOTE SCALEXTRIC ».

Les distributeurs agréés TRI-ANG te décerneront ce Brevet après avoir contrôlé ton adresse à piloter sur un circuit SCALEXTRIC !

Ces distributeurs affichent un pannonceau spécial; si tu n'en apercevais pas, colle le bon ci-contre sur une carte postale, indique tes nom, âge et adresse complète et adresse-la à Grand Prix SCALEXTRIC-Publi-Art, 1 à 7, av. P.-H. Spaak, à Bruxelles 7 et tu recevras l'adresse du distributeur le plus proche de chez toi.





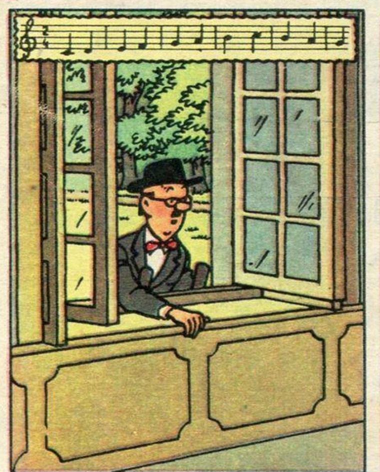
publi art*



LES BIJOUX DE LA CASTAFIORE

PAR HERGÉ

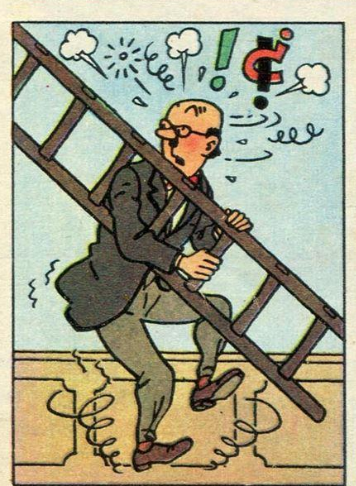
Le pianiste a suivi un chemin qui est, ordinairement, plutôt celui des pianos...

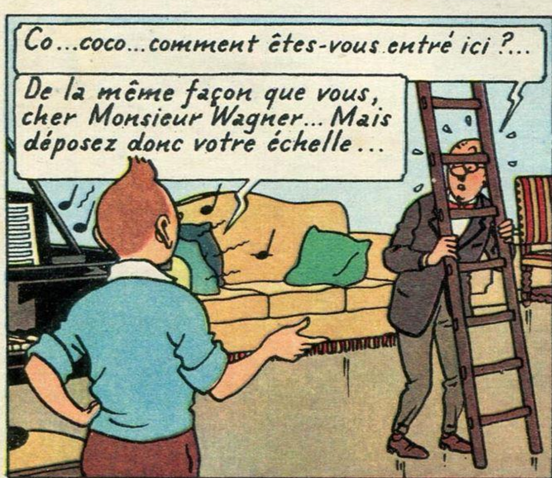


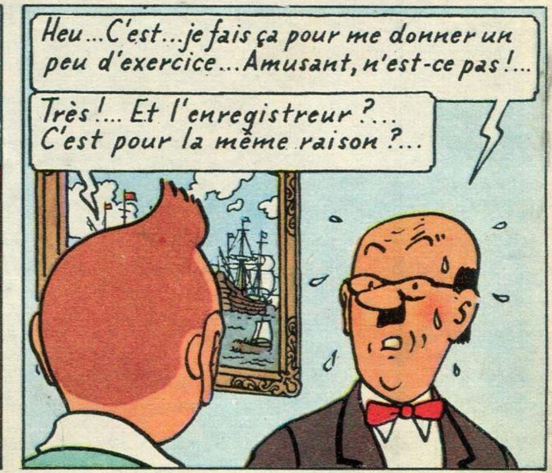






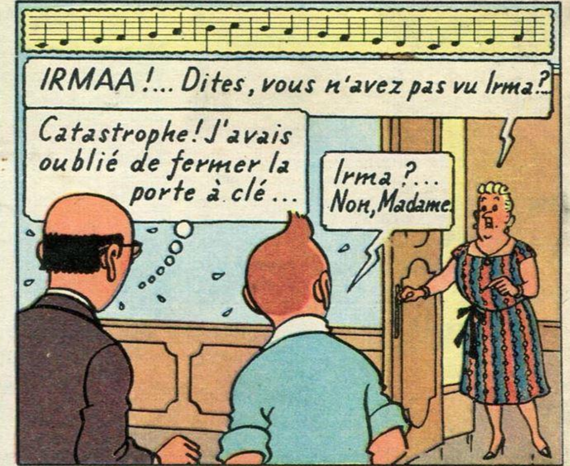




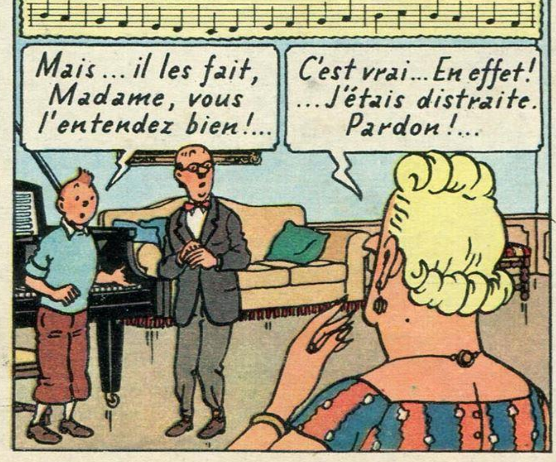


Ah ! oui, l'enregistreur... Écoutez, mais promettez-moi de ne rien dire à Madame Castafiore !... C'est pour pouvoir prendre l'air de temps en temps, que j'ai imaginé ce système... Vous savez, elle exige que je sois au piano toute la journée... Alors...











A SUIVRE